



UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA



Facultad de Ciencias Económicas y Sociales

**"Diferencias en las cotizaciones de los principales commodities
agrícolas embarcados en los Puertos Quequén y Bahía Blanca entre
1994 y 2007"**

Terwissen, Ana Patricia

Tesis de Grado

Licenciatura en Economía

Mar del Plata, Diciembre 2008

**“Diferencias en las cotizaciones de los principales commodities agrícolas
embarcados en los Puertos Quequén y Bahía Blanca entre 1994 y 2007”**

Autor: Terwissen, Ana Patricia

Director de tesis: Prof. (Mag.) Iriarte, Liliana

Co-director de tesis: Lic. Robuschi, Jorge

Integrantes del Comité Evaluador: Prof. (Mag.) Iriarte, Liliana

Lic. Estela, José Luis

Lic. Castro, José

A Sol, mi ángel de la guarda...

Agradecimientos

A Liliana Iriarte por su dedicación incondicional, por su continuo apoyo y por ser una persona excepcional.

A Jorge Robuschi por sus sabias correcciones y estar siempre que necesité su ayuda.

A Juan Erreguerena por abrirme el camino.

A Mirna Mosciaro por dedicarme su tiempo y paciencia.

A Susana Brieva por darme una mano.

A mi Madre por haber dedicado su vida a sus hijos y darme todo para llegar a ser quien soy.

A Doria y Andrés por su ayuda y colaboración.

A Juanchi, mi compañero durante toda la carrera.

Y a Ariel por el apoyo, la comprensión y el amor que me ha brindado durante la realización de la tesis y siempre.

Resumen

En los últimos años en la región sudeste de la provincia de Buenos Aires se percibe una creciente preocupación tanto de actores públicos como privados por las diferencias que registran los precios de pizarra de los principales commodities agrícolas embarcados por el Puerto de Quequén en relación al puerto de Bahía Blanca. Dada la importancia económica que tiene la actividad granaria para esta región, este trabajo se propone como objetivo analizar y explorar los factores explicativos que generan dichos diferenciales entre estos dos puertos de exportación del sur bonaerense, en el período comprendido entre enero de 1994 y julio de 2007.

A partir de un análisis de corte cuali-cuantitativo de la información disponible en instituciones públicas y privadas y a través de la realización de entrevistas en profundidad y la aplicación de un test situacional, en primer lugar se constatan diferencias de precios en trigo, soja y maíz ocasionadas por deficiencias operativas que afronta el puerto Quequén que se relacionan con su particular ubicación geográfica, condiciones climáticas adversas y también a las de orden organizativo, logístico y de infraestructura portuaria. Además, este puerto no cuenta con un servicio ferroviario en condiciones de transportar cargas granarias que provoca una creciente competencia interportuaria y una paulatina reducción del hinterland.

Palabras clave:

Precios – Diferencias – Commodities agrícolas – Puertos – Quequén – Bahía Blanca

Abstract

In the last years in the Southeastern region of the province of Buenos Aires an increasing preoccupation is perceived from public and private agents due to differences that register the slate prices of the main agricultural commodities embarked about the port of Quequén in relation to the Bahía Blanca port. Considering economic importance that has the grain activity for this region, this work sets out like objective to analyze and to explore the explanatory factors which generate these differentials between these two ports of export in the south of Buenos Aires in the period between January of 1994 and July of 2007.

From a qualitative-quantitative analysis of the available information in public and private institutions and through the carrying out of interviews in depth and the application of a situational test, are confirmed differences of prices in wheat, soybean and maize caused by operative deficiencies in Quequén port that are related to its particular geographic location, adverse climatic conditions and also to those of organizational, logistic order and of port or infrastructure. In addition, this port has not a railway service in conditions for transporting grain loads, which brings about an increasing interport competition and a gradual reduction of hinterland.

Key words:

Prices – Differences – Grain commodities – Ports – Quequén – Bahía Blanca

Índice General

	Págs.
1. Introducción	7
2. Revisión bibliográfica	10
3. Marco teórico	15
4. Metodología	22
5. Identificación de las diferencias en las cotizaciones de los principales commodities de exportación en los Puertos Quequén y Bahía Blanca	26
6. Causas de las diferencias de cotización entre los Puertos Quequén y Bahía Blanca	35
6.1. Conformación del "precio pizarra" en Puerto Quequén	35
6.2. Condiciones naturales y operativas del puerto.....	37
6.3. Logística de embarque y recepción de granos	48
6.4. Hinterland y competencia interportuaria	53
6.5. Causas específicas del diferencial de precios para cada uno de los principales granos exportados	58
6.6. Pérdida estimada como consecuencia de las diferencias de cotización	65
7. Conclusiones	67
8. Notas	71
9. Bibliografía	78
Anexo I: Evolución del tipo de cambio u\$s/\$ (promedio mensual, periodo enero 1994 - julio 2007)	83
Anexo II: Evolución de las cotizaciones de trigo, soja, maíz y girasol en los Puertos Quequén y Bahía Blanca (en dólares, periodo enero 1994 - julio 2007)	84

Anexo III: Diferencias de cotización de trigo, soja, maíz y girasol en los Puertos Quequén y Bahía Blanca en valores absolutos y relativos (en dólares, periodo enero 1994 - julio 2007)	87
--	-----------

Índice de Gráficos

	Págs.
Gráfico N°1: Evolución de las cotizaciones de trigo en los Puertos de Quequén y Bahía Blanca (en dólares, periodo enero 1994 - julio 2007)	26
Gráfico N°2: Diferencias de cotización de trigo entre los Puertos Quequén y Bahía Blanca en valores absolutos y relativos (en dólares, periodo enero 1994 - julio 2007)	27
Gráfico N°3: Evolución de las cotizaciones de soja en los Puertos de Quequén y Bahía Blanca (en dólares, periodo abril 1994 - julio 2007)	28
Gráfico N°4: Diferencias de cotización de soja entre los Puertos Quequén y Bahía Blanca en valores absolutos y relativos (en dólares, periodo abril 1994 - julio 2007)	29
Gráfico N°5: Evolución de las cotizaciones de maíz en los Puertos de Quequén y Bahía Blanca (en dólares, periodo abril 1994 - julio 2007)	30
Gráfico N°6: Diferencias de cotización de maíz entre los Puertos Quequén y Bahía Blanca en valores absolutos y relativos (en dólares, periodo abril 1994 - julio 2007)	31
Gráfico N°7: Evolución de las cotizaciones de girasol en los Puertos de Quequén y Bahía Blanca (en dólares, periodo enero 1994 - julio 2007)	33
Gráfico N°8: Diferencias de cotización de girasol entre los Puertos Quequén y Bahía Blanca en valores absolutos y relativos (en dólares, periodo enero 1994 - julio 2007)	33
Gráfico N°9: Evolución de las cargas transportadas según medio de transporte (en volumen, periodo 1997 - 2006)	54
Gráfico N° 10: Ingreso de vagones a Puerto Quequén en miles de toneladas	56
Gráfico N°11: Participación de embarques de Puerto Quequén de los principales granos	58
Gráfico N°12: Zona Suroeste. Participación relativa promedio de variedades sembradas en las campañas 2003/4 a 2006/7	60
Gráfico N°13: Zona Sudeste. Participación relativa promedio de variedades sembradas en las campañas 2003/4 a 2006/7	60
Gráfico N°14: Participación relativa de embarques de soja	62
Gráfico N°15: Participación relativa de embarques de maíz	64

Índice de Tablas, Mapas y Esquemas

	Págs.
Mapa N°1: Ubicación de Puerto Quequén en la Provincia de Buenos Aires	38
Esquema portuario N°1: Puerto Quequén	42
Esquema portuario N°2: Puerto Bahía Blanca	43
Tabla N°1: Características de elevación de las terminales de los Puertos Quequén y Bahía Blanca	49
Tabla N°2: Costos del exportador	52
Tabla N°3: Pérdida estimada para Puerto Quequén (en dólares, periodo 1994 - 2007)	65

1. Introducción

El análisis de los precios de los commodities agrícolas, particularmente su nivel, variabilidad y conformación, resultan de particular importancia dentro de los estudios de la comercialización agroalimentaria dado que significan no sólo el nivel de ingreso de los productores, exportadores y agentes ligados a la comercialización de insumos y productos de origen agrícola, sino que también representan el costo de la agroindustria y posteriormente el de los alimentos para los propios consumidores.

Aquellos países especializados en la comercialización de productos agropecuarios son por un lado, proveedores de alimentos a la vez que constituyen una importante fuente de materias primas y recursos para el resto de las economías. Dada la especialización, los precios pasan a ser determinantes para la economía en general de esos países. Las regiones vinculadas estrechamente a la actividad agrícola contribuyen a la generación de riqueza y de divisas, como así también en la generación de empleo. Hace una contribución decisiva a la balanza comercial, lo mismo que las cuentas fiscales por los impuestos (retenciones) aplicadas a las exportaciones en muchos países, por caso Argentina.

La importancia del sector aumenta significativamente si se toman en cuenta otros datos derivados de actividades vinculadas, por ejemplo la fabricación de sembradoras y cosechadoras, el transporte de los granos, animales, subproductos y alimentos terminados, hasta financiación y exportaciones, entre otros.

El precio es una variable clave en la asignación de recursos productivos entre los distintos sectores y actividades por parte de los agentes económicos. Es un factor determinante de la inversión privada en cuanto al desarrollo o compra de bienes de producción, maquinaria y demás por parte de los productores, así como también para aquellos actores ligados a la transformación, distribución y exportación. Y el sector público, dadas estas señales de precio cumple en estos países en incentivar este proceso mediante la inversión en todo aquello relacionado con la logística, infraestructura y estructura institucional, así como también en todo lo que es el sistema crediticio para facilitar u orientar como política económica la inversión privada.

Si bien en el sistema de comercialización de granos y sus respectivos mercados existen distintos tipos de precios, en esta investigación se puntualiza el análisis de los precios de referencia para transacciones de los principales commodities agrícolas de la región centro sur de la provincia de Buenos Aires, los que usualmente se conocen con el nombre de “precios de pizarra”, a partir de los cuales una vez descontados los gastos que implica el proceso de comercialización constituyen los ingresos de los productores.

En los últimos años en la región se perciben algunos planteos y preocupaciones de distintos agentes del sector productivo, el sistema portuario y de ciertas instituciones públicas relacionadas a la actividad, por las diferencias que tienen dichas cotizaciones para iguales productos entre los dos puertos de exportación de la región (Quequén y Bahía Blanca), esta situación motivó la realización del presente estudio, el que se orienta en torno a interrogantes tales como ¿existe un diferencial?, ¿qué magnitud tiene el mismo?, ¿es igual en todos los productos? y además, ¿es una diferencia que siempre ha existido o es transitoria?. En este marco, resulta inquietante explorar y conocer con que información cuentan los principales actores relacionados con esta problemática, así como cuáles consideran ellos son los factores o elementos explicativos para que existan dichas diferencias, con la finalidad de contribuir a través de un análisis académico a encontrar las causales y las posibles implicancias en el desarrollo de la actividad agrícola regional.

A partir de la revisión de los antecedentes académicos realizados hasta la actualidad se constata la inexistencia de estudios que puntualicen el análisis de precios de referencia para las principales producciones agrícolas de la región, su conformación, principales actores y diferencias con otros puertos competidores. Por esta razón, este trabajo se organiza de la siguiente manera. En primer lugar se hace una breve alusión al referencial teórico y la estrategia metodológica seguida para el logro de los objetivos propuestos.

En segundo lugar, se presenta un análisis comparativo de las cotizaciones de pizarra para los principales productos y puertos de referencia, para posteriormente abordar los elementos explicativos o causales de los diferenciales de precios del puerto Quequén de acuerdo a la percepción de los principales actores sociales ligados a la producción y exportación de los commodities de la región. Finalmente, a modo de

síntesis se realiza una breve comparación entre las condiciones en las que se desarrolla la operatoria de exportación y la formación de precios de referencia para los dos puertos seleccionados, a la vez de estimar la magnitud económica de dicho diferencial así como extraer una serie de reflexiones e interrogantes que darán motivo a futuras investigaciones.

2. Revisión bibliográfica

Si bien en la literatura económica es profusa la producción relacionada al análisis de los precios a través de series temporales, la determinación de ciclos, tendencias, entre las más significativas, a partir de la revisión realizada se seleccionaron un conjunto de trabajos en los que se analiza el comportamiento de los precios de cereales y oleaginosas en determinados períodos históricos.

Del conjunto de estudios seleccionados, los mismos pueden clasificarse en aquellos que hacen referencia al comportamiento de las series de precios de commodities agrícolas fronteras adentro de nuestro país y aquellos que tienen que ver con las cotizaciones del comercio internacional.

Dentro de los trabajos del primer grupo se encuentran los que ponen el énfasis en algunos componentes específicos de las series de precios agrícolas como forma de demostrar metodológicamente el comportamiento que los mismos toman en una serie de precios determinada, entre los que se encuentran Ricci (2001) y Lazzati y Pacheco (2004). Y por otro lado, se encontró un trabajo de Lazzati (2003) donde toma una serie precio específica, y a partir de allí analiza metodológicamente la totalidad de sus componentes y describe características y aspectos importantes de dicha serie. Dentro de los trabajos del segundo grupo, fronteras afuera de nuestro país, lo hacen desde la perspectiva de la ley de un solo precio ⁽¹⁾ Mohanty, Peterson y Smith (1998) y Lema y Brescia (1998).

Ricci (2001) dentro del primer grupo con el fin de describir los principales procedimientos y herramientas estadísticas que existen para el estudio de los ciclos en la serie de los precios de los commodities agrícolas, analiza la serie de precios diarios del trigo Rosario desde enero de 1998 hasta octubre de 2000, y encuentra dos ciclos potenciales, uno de 20 días y otro de 67 días. Luego menciona los posibles test estadísticos y aplica uno de ellos. Luego realiza una proyección de un ciclo de mayo a noviembre de 2000 y menciona las implicancias de realizar estas proyecciones y la necesidad de considerar otros factores a fin de obtener resultados más acertados. Éste es un trabajo que se distingue por su análisis netamente metodológico.

Siguiendo esta línea se encuentra el estudio efectuado por Lazzati y Pacheco (2004) donde toman al componente estacional como principal elemento de análisis de una serie de precios. En este caso utilizan el nivel de precios de la soja que diariamente publica la Cámara Arbitral de la Bolsa de Comercio de Rosario y construyen una serie mensual que refleja el precio en dólares de la primera ronda realizada en cada mes. Comparan el comportamiento del componente estacional entre los periodos 1983-1988 y 1998-2003, a partir de la misma llegan a la conclusión que hubo un cambio en el componente estacional que se relaciona de manera directa con la transformación de la estructura productiva mundial de la soja durante esos años, principalmente el incremento en la participación relativa del Hemisferio Sur en detrimento de la menor participación del Hemisferio Norte. A partir de ello, el trabajo les permite establecer la necesidad de redefinir las estrategias de venta, básicamente el productor tiene dos opciones: coloca su cosecha de manera inmediata o mantiene inventarios y pospone la venta a períodos futuros. Para lo cual plantean que es necesario tener en cuenta principalmente la información que le proporciona al productor el componente estacional, adicionando además dos factores importantes, su estructura de costos y su respectiva aversión al riesgo.

Por último dentro de este primer grupo y como se mencionara, se encuentra la investigación desarrollada por Lazzati (2003) quien a partir de la descomposición de una serie de precios promedio mensuales del trigo duro argentino obtenido en base a las publicaciones diarias que efectúa la Cámara Arbitral de Cereales de Rosario del precio del trigo cotizado en pesos por toneladas puestas sobre camión/vagón en el puerto Rosario, para el periodo comprendido entre enero de 1994 y junio de 2003. Realiza un análisis descriptivo y analiza cada uno de los componentes de la misma. Su objeto es ofrecer una visión del comportamiento de esta variable a fin de resultar útiles en la toma de decisiones de compra-venta o cobertura. Concluye que existe un ciclo de doce meses y medio, en el que el precio muestra un comportamiento oscilatorio alrededor de su tendencia que se repite de manera similar para cada mes de cada año considerado, los que son consistentes con el componente de estacionalidad de oferta de ese cultivo. Observa en el periodo bajo análisis una fuerte estabilidad del precio y por último detecta dos cambios de nivel en la tendencia, uno explicado por un factor climático, una fuerte

sequía que afecta en forma adversa la oferta de trigo, y otro debido a factores políticos, ya que en enero de 2002 se devaluó la moneda argentina.

Por otra parte, en cuanto al segundo grupo de trabajos se destaca el aporte de Mohanty, Peterson y Smith (1998) quienes a partir de la Ley de Un Precio en los países del MERCOSUR, particularmente Argentina y Brasil, en productos como trigo, soja y maíz entre 1990 y 1996, a través de precios promedio mensuales, verifican que los precios FOB puerto argentino y los respectivos de Brasil bajo técnicas de cointegración en el caso del trigo la Ley de un precio se cumple entre Argentina y los países que no conforman el MERCOSUR (del resto del mundo), no cumpliéndose en el caso de Brasil. Esta contradicción les permite deducir que Argentina y Brasil tienen políticas independientes con respecto al trigo. Refleja además, según los autores el hecho que Argentina es un país exportador de trigo y Brasil importador. Dentro del MERCOSUR la ley, entre éstos dos países se cumple para este cereal, mientras que en soja la ley no se cumple entre éstos países y el resto del mundo, pero sí dentro del MERCOSUR. Concluyendo al igual que en el caso anterior que ambos países están sujetos a intervenciones políticas nacionales particulares.

También en esta línea de investigación se encuentra un trabajo de Lema y Brescia (1998) en el que verifican la existencia de la “Ley de un solo precio” con series de precios de commodities de otros países distintos de Argentina, productores de cereales, con características similares en los procesos productivos y con una menor intervención de políticas. Plantean que las distorsiones impuestas por las intervenciones de política económica implican importantes restricciones cuando se trata de analizar series de precios percibidos por los productores, confundiendo las señales dadas por cambios tecnológicos, del mercado interno o los de orden climático. En este último caso señalan como una importante fuente de variación climática interanual el llamado fenómeno ENSO (El Niño Southern Oscillation). Para ello, a partir de un análisis de cointegración verifican que los precios recibidos por los productores de Argentina y EE. UU., para cuatro los principales commodities agrícolas (trigo, maíz, soja y girasol), fueron arbitrados en forma consistente para el período que abarca desde enero de 1991 hasta diciembre de 1997.

Señalan como característica distintiva de su estudio el hecho de que no intentan comparar los precios FOB de los cereales, sino los precios recibidos efectivamente por los productores agropecuarios, para lo cual utilizan en Argentina la serie de precios corrientes mensuales - en \$/ton – al productor de trigo, maíz, soja y girasol elaboradas por la SAGPyA, tomando como referencia las cotizaciones de Dársena (Buenos Aires) o Rosario descontando los fletes, secada (excepto trigo), paritaria, impuestos y comisiones y un 10% de bonificación por grasa en caso de girasol, no incluyendo los gastos de comercialización y cosecha. Para EE. UU. utilizan las series de Farm Prices (U.S.) publicadas periódicamente por el USDA, también en términos corrientes (u\$/ton). Concluyen a partir de ello que Argentina y EE.UU. son países con similares dotaciones relativas de factores (tierra y trabajo) en el sector agropecuario, con abundancia de tierra y escasez relativa de trabajo. Con lo cual si los precios de los productos siguen un patrón que no diverge del observado en un país con similares dotaciones factoriales, y al mismo tiempo los cambios de política macroeconómica generan una convergencia de los precios de los insumos, ello tiene un fuerte correlato productivo. Y agregan que podría suponerse que las tecnologías empleadas por los productores deberían finalmente también tender a ser relativamente similares.

Es preciso agregar que se encontraron trabajos relacionados directa o indirectamente a la operatoria de puerto Quequén, los que tienen importancia a la luz de esta investigación debido a que abordan problemáticas que inciden en el diferencial de precios existente entre los puertos Quequén y Bahía Blanca. El trabajo desarrollado por Iriarte (2002) que analiza las manifestaciones territoriales resultantes de la expansión productiva y comercial de las firmas aceiteras, puntualizando en las estrategias de localización de las firmas con asiento en Quequén. Por su parte, Iriarte, Brieva y Santarelli (2005) comparan el sistema de transporte y logística de cargas granarias en las zonas de antepuerto en Bahía Blanca y Quequén señalando una serie de deficiencias de orden organizativa y de infraestructura que resulta más notoria en este último sitio de embarque. Desde un aspecto organizacional se encuentra la tesis de Costa (2003), en la cual explica la dinámica, eficiencia y competitividad inter e intraportuaria del puerto Quequén y evalúa los cambios operados en la organización y eficiencia a partir de la reforma institucional de los '90, así como también analiza el rol del Estado en este proceso. Además identifica las relaciones socioeconómicas existentes entre los

diferentes actores del puerto y los conflictos de interés desde la conformación del Consorcio de Gestión del puerto de Quequén en 1994. Combinando para su investigación aportes teóricos provenientes de las disciplinas de economía, sociología y geografía.

Relacionado directamente a la operatoria del puerto Quequén el trabajo de investigación de UNICEN (2006) en el que define su hinterland competitivo, para lo cual presenta las principales características del transporte marítimo para el periodo comprendido entre 1994 y 2004, donde realizan una descripción de los buques que arriban al puerto por tipo de carga, el tipo de carga, fechas de arribo y los tiempos de permanencia de cada uno de ellos, luego realiza un análisis de los días de puerto cerrado para los años 1990-2004. Construyen un modelo con 5 puertos considerados competidores de puerto Quequén y una matriz de movilidad de mercancías de los mismos. Analizan los costos portuarios de dicho puerto y, finalmente consideran tres grandes escenarios en base a los costos medios del puerto como nodo intermodal del sistema.

Tal como podrá observarse de este recorrido el análisis de los precios ha sido profusamente estudiado y con distintos énfasis y enfoques teóricos y metodológicos, sin embargo se verifica la escasez de investigaciones que son objeto de preocupación de este trabajo, es decir, no se ahonda en las razones que explican las diferencias de cotizaciones para un mismo producto en dos plazas de referencia que no logran responderse únicamente por la diferencia de fletes.

3. Marco teórico

Desde la teoría neoclásica se define el mercado como un grupo de actuales o potenciales compradores y vendedores de un bien o servicio específico. Este grupo tiene dos características: (1) ninguno de los compradores tiene la opción de comprar el artículo a vendedores fuera de este grupo, y (2) ninguno de los vendedores tiene la opción de vender el artículo a compradores fuera de este grupo. La interacción de estos compradores y vendedores genera un conjunto de precios y condiciones interrelacionados de venta o uso.

La curva de demanda de mercado, la que resulta de la suma de las demandas individuales, muestra las cantidades totales de un bien que serán compradas por todos los consumidores en el mercado a todos los precios posibles. En tanto, la curva de oferta de mercado es, la suma horizontal de las curvas de oferta de cada una de las firmas en dicho mercado. Esta curva de oferta muestra las cantidades del bien que todos los vendedores colocaran en el mercado a todos los precios posibles. De esta forma, las funciones de oferta y demanda de mercado son combinadas para formar el modelo de determinación de un precio competitivo en el corto plazo. Hay sólo un precio donde la cantidad ofrecida por las firmas igualará la cantidad demandada por los consumidores. La intersección de las curvas de oferta y demanda de mercado define el precio de equilibrio. Este es un equilibrio porque, una vez que está establecido, tiende a permanecer, salvo cuando es perturbado, situación en que nuevamente el precio y la cantidad tenderán a retornar a un nuevo equilibrio.

En el caso de un precio por encima del equilibrio, el exceso resultante animará a las firmas a bajar los precios para mover el producto. Si el precio estuviera temporalmente por debajo del equilibrio, el exceso de demanda llevaría a los consumidores a subir el precio ofrecido para adquirir el producto. En el caso de una cantidad por encima del equilibrio los costos marginales exceden lo que los compradores están dispuestos a pagar, incentivando a las firmas a reducir su producción. En realidad, en los movimientos que tiendan al equilibrio es probable que incluya ambos ajustes, es decir, en precio y cantidad.

Es importante destacar que los mercados no se ajustan inmediatamente al equilibrio por los costos de transacción. Esto incluye los costos de obtener información

sobre el mercado, el mismo proceso de negociación y los costos de encontrar un lugar en el cual llevar a cabo los negocios. Toma un tiempo aprender los precios, determinar los productos disponibles, establecer contacto entre compradores y vendedores, establecer los términos de intercambio y analizar la calidad.

Los mercados pueden existir en tiempo, forma y espacio, y las relaciones de precios son mantenidas a través del almacenamiento, procesamiento y transporte. Estas funciones de comercialización agregan utilidad a los productos, en el caso de los granos con la utilidad del tiempo agregada por el almacenamiento implica las instalaciones físicas tales como depósitos, elevadores de granos o tanques de almacenamiento, que permiten abastecer una demanda permanente en el tiempo con una oferta estacional; la utilidad de la forma agregada por el acondicionamiento y procesamiento; y la utilidad del espacio agregada por el transporte y relacionado directamente con la especialización regional.

Las relaciones de fijar precios entre estos mercados dentro de condiciones competitivas es expresada por la ley del único precio (LUP) la cual establece que, bajo competencia, todos los precios dentro de un mercado tienden a la igualdad cuando los descuentos son hechos por los costos de almacenamiento, acondicionamiento, procesamiento y transporte.

Los precios de los productos agrícolas pueden ser observados a diferentes niveles en el sistema de comercialización (productor, industria, venta al por mayor, venta al por menor) y pueden ser registrados y reportados sobre una base diaria, semanal, mensual o anual. Debido a la variabilidad sistemática en los precios, se debe tener mucho cuidado para definir el producto (cantidad, calidad) y otras características relevantes tales como el periodo de tiempo, nivel en el sistema de comercialización y localización física al cotizar o usar la información de precio.

Mientras los commodities son con frecuencia considerados como homogéneos, casi todos muestran variabilidad significativa en las dimensiones del producto que son importantes para los compradores. Los vendedores, para mejorar sus retornos y comunicación con compradores, clasifican su commodity dentro de lotes con características similares, los que se pueden identificar fácilmente por los compradores. Los estándares explican en detalle las características del commodity, sus atributos,

magnitudes, dimensiones y niveles de tolerancias que crean las subdivisiones designadas como “grados” que forman las bases para clasificar a un commodity heterogéneo dentro de agrupaciones más homogéneas. Los grados de los granos son con frecuencia vistos como equivalente a calidad, es decir, pueden ser separados o segregados según diferentes niveles de calidad. Alternativamente, los grados pueden reflejar diferentes conjuntos de características, que determinan posibilidades de uso final, como diferencia de calidad. Así, los grados y estándar de grados proveen información acerca de un commodity agrícola que facilita la comunicación entre compradores y vendedores.

El desarrollo histórico de grados y estándares está basado en el crecimiento y complejización de los mercados y los requerimientos de los participantes del mismo. Para expandir los límites de sus mercados de un alcance local a un área regional, nacional o internacional, los vendedores tuvieron que describir sus productos exactamente para los compradores, que no podían inspeccionarlos físicamente. Mientras que los mercados se desarrollaban, las descripciones individuales evolucionaron a un sistema de términos descriptivos comunes que fueron formalizados en estándares voluntarios respaldados por el empleo de graduadores. Los grados y estándares tienden a ser utilizados para la mayoría de las transacciones en el canal de comercialización entre productores, procesadores y minoristas.

Los grados y estándares pueden tener uno o más impactos económicos. Los grados pueden incrementar la demanda, resultando en incremento de ventas a un precio dado y/o incrementos de precios. Las reducciones de costos a través de mejoras en la eficacia de la explotación y mejoras en la eficiencia de fijar precios resultan en márgenes de comercialización reducidos, con beneficios en una economía competitiva acumulando para productores y consumidores en la forma de rendimientos más altos al nivel del productor y precios más bajos al nivel del minorista.

Muchos individuos y firmas con intereses o participación en la comercialización agrícola están afectados por los movimientos de precio de los commodities en el tiempo. Productores e intermediarios, por ejemplo, deben tomar decisiones relacionadas a producción, almacenamiento, coordinación de compras, y coordinación de ventas. Esos negocios que llevan grandes inventarios deben evaluar los riesgos de cambios de precios

en el tiempo y definir las estrategias para la cobertura. Los especuladores de commodities constantemente intentan pronosticar precios para beneficiarse de relaciones de precios cambiantes en mercados disponibles y futuros⁽²⁾.

Los precios de los commodities agrícolas a menudo tienden a cambiar de manera predecible en el tiempo como resultado de variaciones estacionales en la oferta y la demanda. El patrón de producción y almacenamiento, que caracterizan a los granos y oleaginosas, tiende a resultar en precios que son mas bajos en tiempo de cosecha, con precios aumentando conforme a los costos de almacenamiento durante el año, los cuales abarcan costos fijos que consisten en los habituales costos generales asociados con las instalaciones tales como los costos de tramitación por colocar y quitar los productos que no varían con la duración del periodo de almacenamiento; y los costos variables que están relacionados con el tiempo de almacenamiento más que a la producción, que consisten en gastos de combustible, protección (supervisión, inspección, tratamiento químico, etc.), costos laborales relacionados al tiempo de almacenamiento, seguro e interés.

El encuentro de compradores y vendedores en un área geográfica resultará en un precio de mercado, pero este precio varía de un punto a otro en el mercado debido a los costos de transporte. Sin embargo, puesto que hay factores similares de la oferta y la demanda afectando los precios y el arbitraje es posible, los precios en diferentes puntos en el mercado se esperan acercar.

Según Padberg, Ritson y Albisu (1997) la definición comúnmente aceptada de mercado competitivo que se puede rastrear en Marshall, define a un mercado de un bien como *“... el área dentro de la cual el precio del mismo tiende a la uniformidad, teniendo en cuenta los costos de transporte...”*.

En términos de datos observables, si un bien es producido en el punto A y ofrecido en el punto B con costos de transporte entre A y B de T_{ab} , entonces se obtiene la ecuación $P_b = P_a + T_{ab}$ con conocimiento perfecto y ningún impedimento para el intercambio. Esta ecuación establece la ley de un único precio en términos geográficos. En los mercados de commodity del mundo real, sin embargo los precios rara vez difieren por exactamente los costos de transporte por varias razones.

Según Padberg, Ritson y Albisu (1997), Tomek y Robinson resumen los principios que subyacen de las diferencias de precios entre regiones en un mercado competitivo con un commodity homogéneo como sigue: (i) las diferencias de precio entre dos regiones cualquiera (o mercados) que intercambien entre sí será exactamente igual a los costos de transferencia; y (ii) las diferencias de precio entre dos regiones cualquiera (o mercados) que no intercambien entre sí será menor o igual a los costos de transferencia.

La determinación de la estructura de precio puede ser mucho más compleja cuando hay varios centros de consumo o puertos de embarque para las cuales varias áreas de producción excedente pueden enviar. Los productores enviarán al centro que le rinda el precio neto más alto y el tamaño de las áreas de oferta cambiarán hasta que los precios de mercado menos los costos de transporte sean igualados. Un productor dado estará localizado sobre una frontera entre dos mercados cuando los precios netos de enviar a cualquiera de los dos sean iguales. La frontera de mercado cambiará si hay un cambio en el precio en cualquier centro o puerto, causando un cambio en los precios relativos, o un cambio en los costos de transporte.

Los diferenciales de localización en un mercado competitivo pueden estar determinados por los costos medios más bajos de mover el producto de un lugar a otro. Si los camiones son los costos más bajos alternativos, sus tarifas determinaran los diferenciales, pero si las tarifas del tren son las mas bajas entonces los diferenciales estarán basados en el transporte de ferrocarril. No es inusual encontrar que el método más barato de transporte varíe con la distancia que el producto debe ser movido.

Entonces, las diferencias de precio entre dos regiones que comercializan entre sí será igual al costo de transporte, y la diferencia de precio máxima entre las dos regiones que no comercializan será igual a los costos de transporte. Esto es lo que ocurre teniendo en cuenta los supuestos de la teoría neoclásica, la que establece que hay un producto homogéneo, una estructura de mercado competitiva con información completa sobre precios y cantidades, y no existen barreras al comercio⁽³⁾. Puesto que estos supuestos se violan a menudo en los mercados de commodities del mundo real, se pueden encontrar diferencias de precio que son mayores que el costo de transporte sin

que ocurra el intercambio, o diferencias de precio que difieren del costo de transporte cuando hay intercambio.

En este sentido el neoinstitucionalismo⁽⁴⁾ reconoce que la economía neoclásica provee de instrumentos de análisis poderosos, pero también señala que los enfoques convencionales han dejado de lado el importante papel que desempeñan las instituciones, y los temas relacionados con ellas, en la operación de la economía.

La economía no se reduce a relaciones entre mercados, precios y cantidades, sino que en realidad la dinámica de la economía no podría entenderse sin el importante papel de los derechos de propiedad⁽⁵⁾, los contratos⁽⁶⁾, las negociaciones políticas, las acciones colectivas, las regulaciones económicas, los sindicatos y, en general, de las intervenciones del Estado en la economía a través de la amplia gama de políticas públicas.

El institucionalismo sostiene que es plausible la existencia de distintos puntos de equilibrio, en parte debido al papel de las instituciones, las que pueden empeorar o mejorar la asignación de recursos. Reconoce como importante el comportamiento macrosocial de los grupos, fuerzas políticas y coaliciones sociales, cuando actúan en procesos de elección pública y acciones colectivas en las cuales coexisten elecciones mercantiles y no mercantiles (AYALA ESPINO, J.; 2000).

En este marco, reconociendo las imperfecciones que presentan los mercados aún los relativamente transparentes⁽⁷⁾ como el de granos, esta investigación procura brindar evidencias de los diferentes niveles de precio para iguales productos en distintos puertos de exportación que acceden a los tradicionales costos de transporte.

En este sentido, el presente trabajo se propone como **objetivo general**:

- **Analizar y explorar los factores explicativos de los diferenciales de precio de pizarra de los principales commodities en los puertos de exportación del sur bonaerense, durante el período que abarca desde enero de 1994 a julio de 2007.**

Para el logro de este objetivo principal, se plantean como **objetivos específicos**:

- Comparar y evaluar la evolución de los precios de pizarra de las principales producciones de exportación en los puertos de Quequén y Bahía Blanca, durante el período bajo análisis.
- Estimar las magnitudes que adquieren los diferenciales de precios de los principales productos de exportación en ambos puertos, en el período 1994-2007.
- Indagar a los distintos actores ligados a la actividad a cerca de las causas de las diferencias en las cotizaciones existentes entre ambos puertos.

Hipótesis:

1. Las condiciones naturales de Puerto Quequén, entre ellas la cualidad de aguas profundas, así como su localización geográfica no constituyen ventajas sino que por el contrario incide en menores precios de las mercaderías que se embarcan por el mismo en el periodo considerado.
2. Los diferenciales de precios de los principales commodities de la región, acrecientan la competencia interportuaria que favorece la operatividad del Puerto Bahía Blanca.

4. Metodología

El presente trabajo responde a un diseño de investigación flexible dado que combina información de tipo cuali-cuantitativa y tiene un carácter esencialmente explicativo, ya que más allá de la descripción de los fenómenos, se propone encontrar relaciones como forma de responder a las causas de los eventos económicos y sociales bajo estudio. Por lo tanto, a lo largo de su desarrollo se cumplen con etapas de exploración, descripción y correlación⁽⁸⁾ de la información obtenida que le proporcionan sentido y entendimiento al fenómeno de referencia.

El recorte espacial es el área de influencia de cada uno de los puertos de exportación del sur bonaerense, es decir el hinterland de los puertos de Quequén y Bahía Blanca respectivamente, plazas donde se registran las cotizaciones de pizarra de los principales productos agrícolas (trigo, maíz, soja y girasol) de la región, mientras que el horizonte temporal de esta investigación que puede considerarse longitudinal⁽⁹⁾ que abarca el periodo comprendido entre enero de 1994 y julio de 2007, momento en el que concluyó la obra de extensión de la esollera sur.

El universo de estudio son los agentes relacionados a la comercialización de los principales commodities de la región, ya sea en su carácter de productores, intermediarios, exportadores y miembros de distintas instituciones públicas y privadas ligadas a la actividad, con énfasis en los operadores del área de influencia del puerto Quequén. La elección de la muestra es no probabilística debido a que el criterio de selección fue lograr captar la diversidad o heterogeneidad de intereses puestos en juego en torno al tema de análisis. En tanto, las unidades de análisis son las series temporales de precio a fin de comprobar los diferenciales entre los distintos puertos y por producto y en segunda instancia, cuando se exploran las causas de dichos diferenciales las unidades son las personas físicas y empresas que actúan como oferentes y/o demandantes de cada una de las etapas de la cadena de comercialización de los cuatro principales granos, como así también quienes están vinculados directamente a la operatoria portuaria. Entre los oferentes de la primera etapa de comercialización se encuentran productores independientes, pools de siembra y fondos comunes de inversión, y por los demandantes, figuran firmas acopiadoras y cooperativas, siendo éstos últimos los oferentes de la segunda etapa cuyos demandantes son las industrias y los exportadores. A su vez, como participantes de esta etapa también se incluye a

corredores y funcionarios de Cámaras Arbitrales de Cereales y por último se incluye a firmas navieras, agencias marítimas, miembros del Consorcio de Gestión del Puerto Quequén, gerentes de las terminales portuarias, y las agrupaciones gremiales.

De acuerdo a la información recogida este trabajo se organiza en torno a dos grandes partes, en la primera se hace un análisis de tipo cuantitativo y de carácter descriptivo, mientras la segunda, es de neto corte cualitativo y de carácter explicativo, desarrollada a partir de los resultados logrados a través de la aplicación de un test situacional y de la realización de entrevistas en profundidad a actores clave.

Para el desarrollo del primer capítulo en primer lugar se realiza una recopilación, sistematización y análisis de información secundaria disponible, proveniente de las Cámaras Arbitrales de la Bolsa de Cereales de Buenos Aires y Bahía Blanca, de las series estadísticas de precios obtenidas en el sitio web de Futuros y Opciones, y los embarques y costos suministrados por los propios Consorcios de Gestión de los puertos de Quequén y Bahía Blanca, respectivamente, así como también de una agencia marítima de Quequén.

A partir de esta información se confeccionan las series con las cotizaciones diarias en pesos de los precios pizarra de trigo, soja, girasol y maíz de los puertos Quequén y Bahía Blanca, entre enero de 1994 y julio de 2007.

Es preciso aclarar que en el caso de la soja, maíz y en menor cantidad en trigo existen meses sin cotización para ambos puertos, motivo por el cual en caso de no producirse operaciones de compra venta del commodity el precio en pizarra aparece como sin cotización. Esto se explica en algunos casos por cuestiones propias del sistema de fijación del precio (tema que será ampliado en el apartado correspondiente a la conformación del precio pizarra en Puerto Quequén) y en otros por cuestiones relacionadas a la estacionalidad de producción de estos commodities.

Entonces para la confección de dicha serie se hacen coincidir las fechas de los precios en los dos puertos, es decir que en los casos en que no existe cotización en uno de ellos se descarta la cotización existente en el otro puerto, como forma de lograr series coincidentes, con igual cantidad de datos, para lograr comparaciones.

Se calcula el promedio mensual de las cotizaciones, las que se convierten a valor dólar (moneda en la que se realizan la mayor parte de las transacciones internacionales)

a partir de obtener el promedio mensual (Ver *Anexo I*) de la serie de tipo de cambio diaria que proporciona el Banco Central de la República Argentina (BCRA).

A fin de obtener la serie de diferencias en dólares mensuales en valores absolutos, se resta a cada uno de los valores promedio mensuales en dólares de puerto Quequén los valores promedios mensuales en dólares de puerto Bahía Blanca.

Luego se obtuvo la serie de diferencias en valores relativos a partir de la relación de las respectivas diferencias en dólares mensuales sobre los precios en dólares mensuales de puerto Bahía Blanca.

Se tomaron las series de diferencias de precio en dólares en valores absolutos y relativos, y a partir de allí se obtuvieron para los 4 principales granos la media, y los valores máximos y mínimos para los periodos considerados necesarios, y para el caso del girasol además, la mediana, moda y varianza.

En el caso de la serie de diferencias en valores relativos del maíz se aplica el enfoque de la variable dicótoma como prueba de estabilidad estructural de los modelos de regresión, como forma de verificar cambios o quiebres significativos que se detectan gráficamente, que hace posible la identificación de dos etapas/momentos. Dado que el supuesto sobre el que se basa este enfoque establece que debe existir homoscedasticidad, es decir $\sigma_1^2 = \sigma_2^2 = \sigma^2$, se llevó a cabo la prueba de Park para detectar la posibilidad de existencia de heteroscedasticidad. Park sugiere que σ_i^2 es algún tipo de función de la variable explicativa X_i . La forma funcional sugerida por él es:

$$\ln \sigma_i^2 = \ln \sigma^2 + \beta \ln X_i + v_i$$

donde: v_i es el término de perturbación estocástico.

Puesto que σ_i^2 generalmente no se conoce, Park sugiere utilizar \hat{u}_i^2 como aproximación y correr la siguiente regresión:

$$\begin{aligned} \ln \hat{u}_i^2 &= \ln \sigma^2 + \beta \ln X_i + v_i \\ &= \alpha + \beta \ln X_i + v_i \end{aligned}$$

Si β resulta ser estadísticamente significativo, esto sugerirá que hay heteroscedasticidad en los datos. Si resulta ser no significativo, se puede aceptar el supuesto de homoscedasticidad.

Una vez descartada la existencia de heteroscedasticidad se estima para la siguiente regresión:

$$Y_i = \alpha_1 + \alpha_2 * D_i + \beta_1 * X_i + \beta_2 * (D_i * X_i) + \mu_i$$

Donde Y_i y X_i son el diferencial de precios en dólares entre ambos puertos y el tiempo; α_2 es el intercepto diferencial indicando si existe diferencial entre los interceptos de las funciones de regresión de los dos períodos, y β_2 es el coeficiente diferencial de pendiente, indicando si existe diferencial en los coeficientes de pendiente entre las funciones de regresión de los dos períodos. $D_i = 0$ para las observaciones del segundo periodo, el cual surge a partir del momento en que comienza un cambio notorio y sostenido en la magnitud de las diferencias, y $D_i = 1$ para las observaciones del periodo anterior.

Si el coeficiente del intercepto diferencial α_2 no es estadísticamente significativo, se puede aceptar la hipótesis que las dos regresiones tienen el mismo intercepto, es decir, las dos regresiones son concurrentes. En forma similar, si el coeficiente diferencial de pendiente β_2 no es estadísticamente significativo pero α_2 lo es, no se rechaza la hipótesis de que las dos regresiones tienen la misma pendiente, es decir, las dos líneas de regresión son paralelas.

Finalmente, con la finalidad de explorar las razones explicativas de los diferenciales de precio en los granos seleccionados en el área de influencia del puerto Quequén, se adopta una estrategia de corte cualitativa, que consiste en la implementación de un test situacional a una muestra teórica⁽¹⁰⁾ estratificada intencionalmente que contempla la heterogeneidad de situaciones y de actores ligados a la actividad productiva, comercial, logística y política de la región. El test consiste en una selección de gráficos donde se representan las diferencias expresadas en dólares de las cotizaciones de los cuatro productos seleccionados en ambos puertos, a partir de los cuales cada entrevistado formula sus argumentos a partir de la información y conocimientos de los que dispone, los que son objeto de registro, sistematización y análisis comparado.

Esta información de campo (primaria) a su vez se complementa con datos de embarques y costos suministrados por los propios Consorcios de Gestión de los puertos de Quequén y Bahía Blanca, respectivamente, y de una agencia marítima de Quequén, así como también resultados de estudios previos sobre algunos aspectos formulados por los entrevistados y de información disponible en medios masivos de comunicación (diarios, home page institucionales, programas de TV por cable y entrevistas).

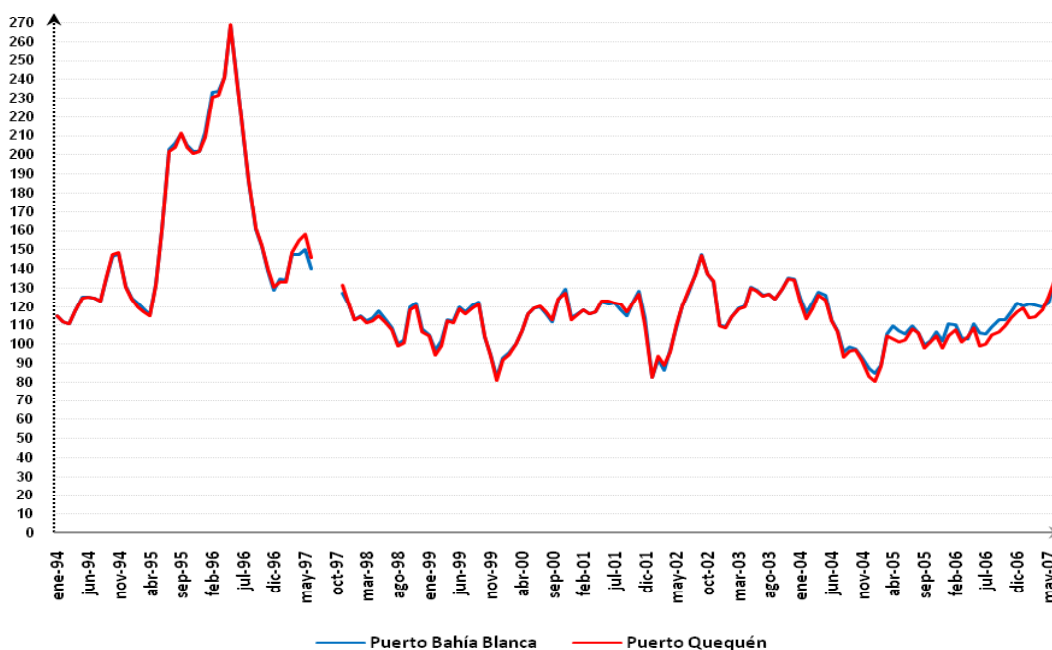
5.

Identificación de las diferencias en las cotizaciones de los principales commodities de exportación en los Puertos Quequén y Bahía Blanca.

En este capítulo se hace referencia a los diferenciales de cotizaciones de precio pizarra entre los puertos de Quequén y Bahía Blanca, para los principales productos de exportación de la región del centro sur de Buenos Aires.

Dado que el trigo es uno de los principales productos que se comercializa, a continuación se compara la evolución de los precios pizarra en dólares de este grano desde enero de 1994 hasta julio de 2007 desde los puertos Quequén y Bahía Blanca (*Gráfico N°1, Anexo II*). Del mismo se desprende que el comportamiento de ambas series guarda la misma tendencia, aunque se registra un diferencial de precios en detrimento de Quequén, que se hace más evidente en los últimos 3 años. Existen excepciones, siendo las mas notorias durante los primeros meses del año 1997 donde las cotizaciones fueron favorables para Quequén.

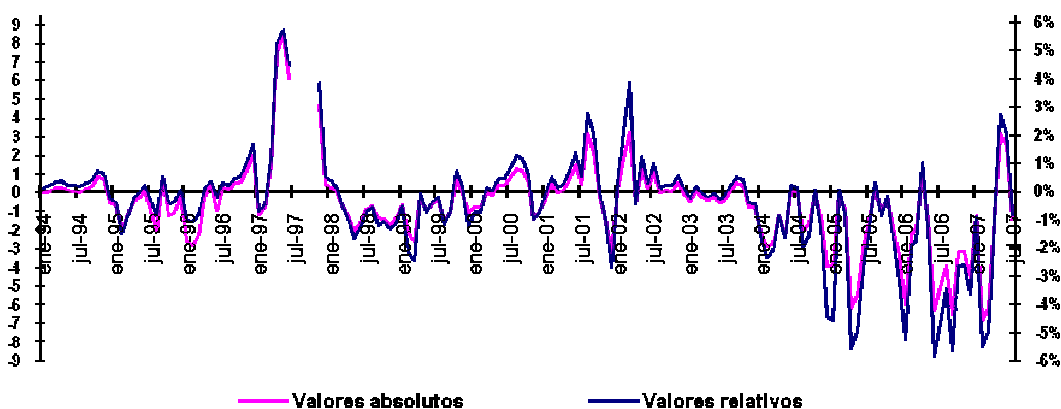
Gráfico N° 1. Evolución de las cotizaciones de trigo en los puertos de Quequén y Bahía Blanca (en dólares, periodo enero 1994 – julio 2007)



Fuente: elaboración propia en base a datos de www.fyo.com.ar

A continuación se muestran (**Gráfico N°2, Anexo III**) las diferencias en dólares para el mismo periodo, tanto en valores relativos, como en valores absolutos, donde a partir de la comparación de ambos se constata que las diferencias demuestran el mismo comportamiento, dejando evidencia entonces de que no existen cambios en las mismas por efectos en los cambios ocurridos en los precios internacionales o por efecto de la devaluación, descartados ellos se afirma que se deben a causas propias de la operatividad portuaria.

Gráfico N° 2. Diferencia de cotizaciones de trigo entre los puertos Quequén y Bahía Blanca en valores absolutos y relativos (en dólares, periodo enero 1994 – julio 2007).



Fuente: elaboración propia en base a datos de www.fyo.com.ar

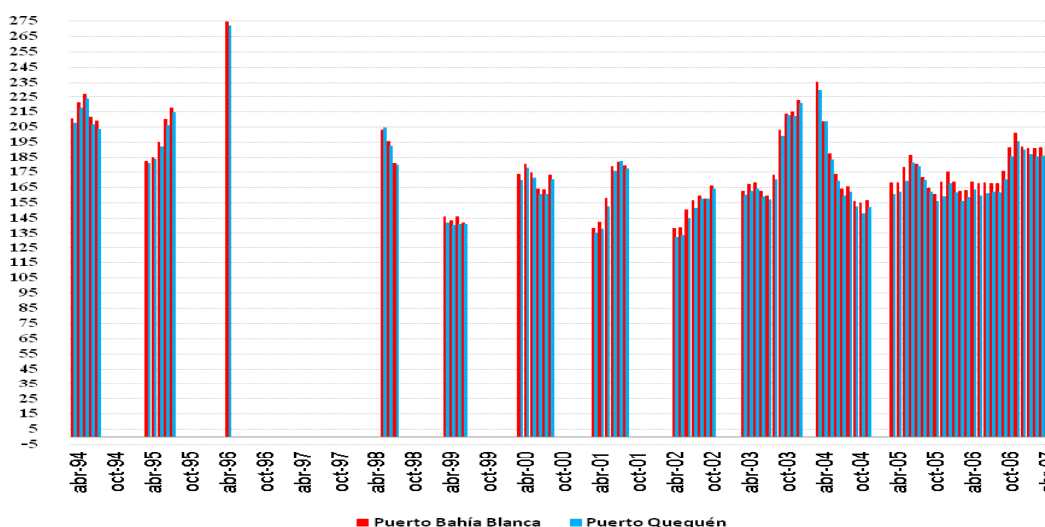
El coeficiente de asimetría de las diferencias calculadas en dólares para el periodo completo da como resultado un sesgo positivo, lo que significa que la mayor parte de los valores observados son menores a su promedio, es decir que las diferencias negativas en prácticamente todos los casos se hacen mayores en magnitud a su media de (-u\$s0,7) en valores absolutos y de (- 0,6%) en valores relativos para todo el periodo.

Se observa en el **Gráfico N° 2⁽¹¹⁾**, valores extremos positivos para los meses marzo a junio y noviembre del año 1997 (y sin cotización para Bahía Blanca desde julio a octubre del mismo año), comportamiento que se explica porque durante ese año hubo problemas en un elevador en Bahía Blanca, siendo la mayor diferencia positiva en

valores absolutos de u\$s 8,28, que se corresponde con un 5,5% en valores relativos. Esta situación se revierte a partir de entonces con algunas excepciones entre mediados del año 2000 y fines de 2002, y parece adquirir mayor magnitud el diferencial negativo desde fines de 2004, siendo la mayor diferencia negativa en valores absolutos de u\$s 6,89, correspondiente con un 5,7% en valores relativos para febrero de 2007, y la mayor diferencia negativa en valores relativos de 6%, correspondiente a u\$s 6,38 en valores absolutos para junio de 2006. Y la media calculada desde diciembre de 2004 al final del periodo equivalente a (- u\$s 2,8) en valores absolutos y (- 2,6%) en valores relativos. Sin embargo, al realizar la prueba de cambio estructural se obtuvieron resultados negativos, dejando evidencia de que las diferencias demuestran un comportamiento aleatorio desde fines de 2004 a julio de 2007, siendo estas desfavorables a puerto Quequén la mayor parte de las veces.

Al igual que en trigo, para el caso de la soja en el **Gráfico N° 3 (Anexo II)** se verifica claramente que existen diferencias en la cotización entre un puerto y otro, predominando un mayor valor en el caso de puerto Bahía Blanca en la mayor cantidad de los casos⁽¹²⁾. Además, es importante señalar que ambas series sustentan el mismo comportamiento, con lo cual se demuestra que no hay diferencias en las tendencias entre las mismas.

Gráfico N° 3. Evolución de las cotizaciones de soja en los puertos de Quequén y Bahía Blanca (en dólares, periodo abril 1994 – julio 2007)



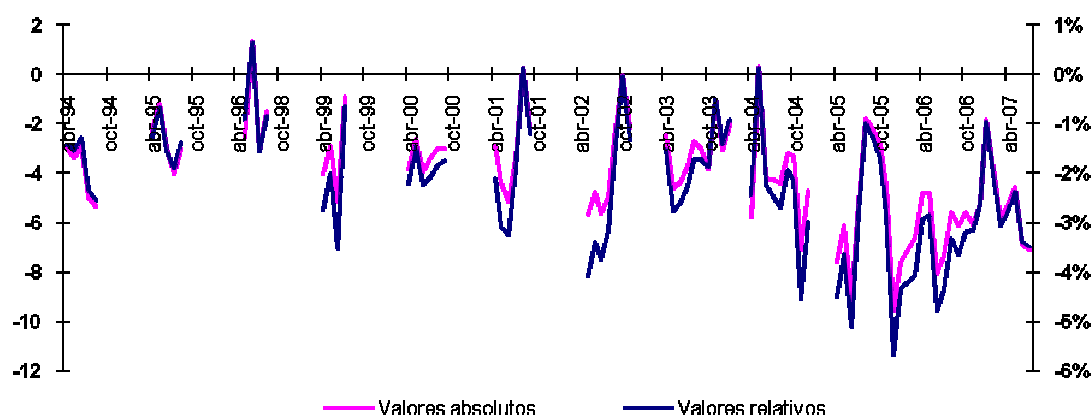
Fuente: elaboración propia en base a datos de www.fyo.com.ar

Los meses que aparecen como sin cotización van desde septiembre-octubre a marzo, exceptuando el periodo completo desde junio de 1996 a mayo de 1998 donde la mayor cantidad de faltantes corresponde al puerto de Bahía Blanca⁽¹³⁾. Según el calendario de siembra y cosecha del INTA los meses de cosecha de soja de 1ª y 2ª van desde marzo a julio, perteneciendo éste período al de disponibilidad de dicha oleaginosa y según Ciani y Espósito (2005) desde marzo hasta septiembre se comercializa internacionalmente la cosecha obtenida en Sudamérica.

Esto comienza a cambiar a partir de abril de 2005 en donde no aparecen meses sin cotización para ambos puertos debido a la extensión al sur de la provincia de Buenos Aires del proceso de sojización, donde comienza a cobrar notoriedad el cultivo de soja en detrimento de otros productos.

En el **Gráfico N° 4 (Anexo III)** puede observarse la serie de diferencias tanto en valores absolutos como relativos para el periodo bajo análisis, donde al igual que en trigo demuestran un comportamiento similar ambas series de valores.

Gráfico 4. Diferencia de cotizaciones de soja entre los puertos Quequén y Bahía Blanca en valores absolutos y relativos (en dólares, periodo abril 1994 – julio 2007).



Fuente: elaboración propia en base a datos de www.fyo.com.ar

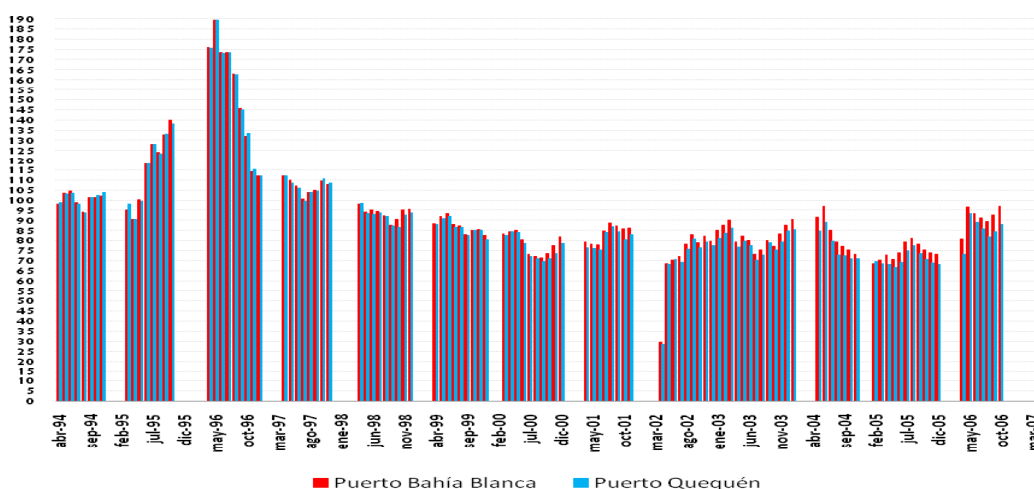
Al igual que en trigo existe un sesgo positivo en la serie completa, lo cual indica que la mayor parte de las diferencias son menores a su media (-u\$s4,1) en valores absolutos y (-2,3%) en valores relativos para el periodo completo.

La mayor diferencia negativa en dólares en la serie de soja en valores absolutos es de (-u\$s9,6) en diciembre de 2005, que se corresponde con la mayor diferencia negativa en valores relativos (-5,7%). Dado que la serie de diferencias en el caso de la soja no demuestra un comportamiento uniforme en la continuidad de los datos, no se consideró adecuado llevar a cabo la prueba de cambio estructural.

Se hallaron diferencias favorables a puerto Quequén para esta oleaginosa únicamente para los meses junio de 1998 (u\$s1,3; 0,7%) , agosto de 2001 (u\$s0,3; 0,1%) y mayo de 2004 (u\$s0,3; 0,1%).

También en maíz en el **Gráfico N° 5 (Anexo II)** donde se compara la evolución de los precios pizarra en dólares de este grano desde enero de 1994 hasta julio de 2007 de los puertos Quequén y Bahía Blanca se advierten meses sin cotización, principalmente entre los meses diciembre/enero y marzo de cada año. En la provincia de Buenos Aires la cosecha de este grano se inicia en el norte a comienzos de marzo, finalizando en los partidos del sur a mediados del mes de junio, siendo esta una de las causas y por otra parte el hecho de que este grano ha perdido participación en los últimos años, siendo reemplazado principalmente por el cultivo de soja. Así como también se observa que el comportamiento de ambas series muestra la misma tendencia, aunque se registra un diferencial de precios en detrimento de Quequén.

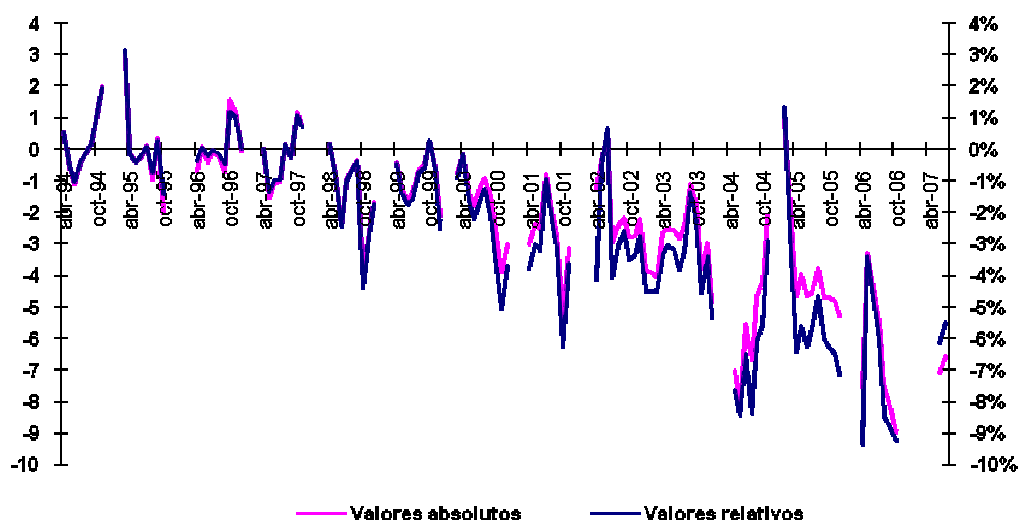
Gráfico N° 5. Evolución de las cotizaciones de maíz en los puertos de Quequén y Bahía Blanca (en dólares, periodo abril 1994 – julio 2007)



Fuente: elaboración propia en base a datos de www.fyo.com.ar

A continuación se muestran las diferencias en dólares para el mismo periodo, tanto en valores absolutos como relativos (**Gráfico N°6, Anexo III**), donde a partir de la comparación de ambos al igual que en trigo y soja se constata que demuestran el mismo comportamiento.

Gráfico N°6. Diferencia de cotizaciones de maíz entre los puertos Quequén y Bahía Blanca en valores absolutos y relativos (en dólares, periodo abril 1994 – julio 2007).



Fuente: elaboración propia en base a datos de www.fyo.com.ar

El coeficiente de asimetría de esta serie indica que existe un sesgo negativo, lo cual indica que la mayor parte de las diferencias son mayores a su media igual a (-u\$s 2,15) en valores absolutos y a (- 2,6%) en valores relativos, pero menores a cero si se tiene en cuenta que el 84% de las observaciones son negativas.

La mayor diferencia negativa en dólares está dada para el caso del maíz, por el valor absoluto mínimo igual a (- u\$s 8,96), coincidente con el mínimo valor relativo de de (-9,3%) correspondiente al mes de octubre de 2006.

Surge del **Gráfico N°6** que la magnitud de las diferencias se hace mayor a partir de noviembre de 2000, demostrando un cambio en la tendencia, por lo que se llevó a cabo una prueba de cambio estructural a partir de dicha fecha en la serie de valores

relativos mediante la aplicación del enfoque de la variable dicótoma⁽¹⁴⁾. Los resultados obtenidos fueron los siguientes:

$$\hat{Y}_t = 0,036 - 0,031 D_i - 0,001 X_i + 0,001 (D_i * X_i)$$

$$t = (2,9163) \quad (-2,3944) \quad (-6,8760) \quad (3,0597)$$

Donde:

\hat{Y}_t : Diferencia de cotización de maíz en valores relativos entre los puertos Quequén y Bahía Blanca.

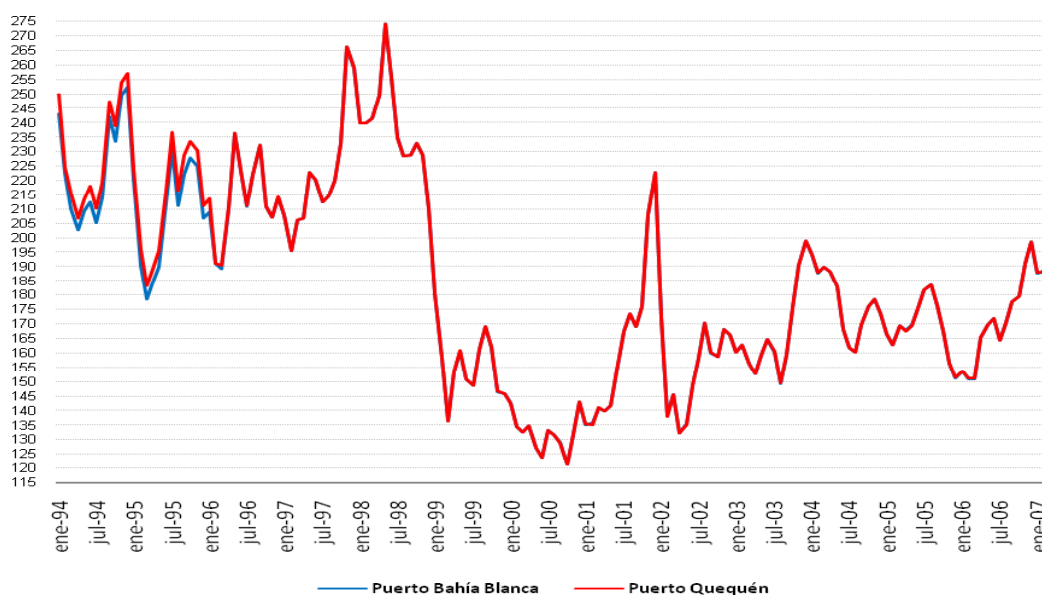
D_i : Variable dicótoma. $D_i = 1$ desde mayo 1994 hasta octubre 2000. $D_i = 0$ desde noviembre 2000 hasta julio 2007.

X_i : Tiempo (expresado en meses)

Como lo demuestra esta regresión, tanto los coeficientes diferenciales de intercepto como los coeficientes diferenciales de las pendientes son estadísticamente significativos, dando un fuerte indicio de que las regresiones para los dos períodos son diferentes con lo cual se verifica un cambio estructural. A partir de noviembre de 2000 se verifica una tendencia (medida por la variable tiempo) que se incrementa con el diferencial de precios en detrimento de Quequén, es decir que la diferencia se vuelve más negativa, con un desplazamiento en la función y un cambio en la pendiente, tornándola mas pronunciada, posiblemente debido a la menor producción y exportación del maíz en los últimos años.

Por ultimo, en el caso del girasol al igual que en los restantes granos las series de cotizaciones de ambos puertos demuestran el mismo comportamiento, pero a diferencia de aquellos las cotizaciones observadas en el **Grafico N°7 (Anexo II)** son claramente favorables a puerto Quequén desde enero de 1994 hasta abril de 1996, siendo su causa explicada en el apartado de causas específicas del diferencial de precios de dicha oleaginosa, y observándose diferencias prácticamente nulas desde esa fecha al final del periodo analizado.

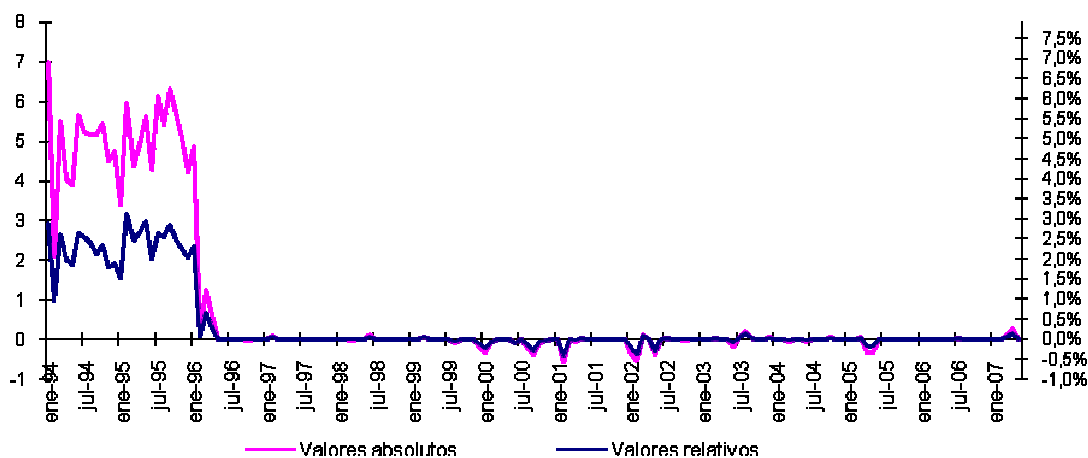
Grafico N°7. Evolución de las cotizaciones de girasol en los puertos de Quequén y Bahía Blanca (en dólares, periodo enero 1994 – enero 2007)



Fuente: elaboración propia en base a datos de www.fyo.com.ar

En el **Gráfico N°8 (Anexo III)** se observan las diferencias de cotización entre ambos puertos en valores absolutos y relativos, demostrando idéntico comportamiento.

Gráfico N°8. Diferencia de cotizaciones de girasol entre los puertos Quequén y Bahía Blanca en valores absolutos y relativos (en dólares, periodo enero 1994 – enero 2007).



Fuente: elaboración propia en base a datos de www.fyo.com.ar

El periodo comprendido entre abril de 1996 y julio de 2007 posee una media cercana a cero (-0,03) en valores absolutos y (-0,02%) en valores relativos siendo la mediana y la moda igual a cero en ambos casos. Siendo el valor máximo de 0,27 en valores absolutos y 0,14% en valores relativos, así como los valores mínimos de (-0,58) y (-0,43%) respectivamente. A su vez tiene una varianza y desviación casi nula, confirmando esto que no existe prácticamente oscilación de los valores alrededor de la media.

6.

Causas de las diferencias de cotización entre los Puertos Quequén y Bahía Blanca.

En este capítulo se presentan las razones o motivos que desde la perspectiva de los actores contribuyen a explicar las diferencias de cotizaciones entre los puertos de Quequén y de Bahía Blanca para los principales productos agrícolas de la región. Las mismas son producto de la aplicación del test situacional y de las entrevistas en profundidad realizada a distintos actores ligados con la actividad agrícola, comercial y portuaria de la zona de influencia del puerto de Quequén.

Dichos argumentos son ordenados en torno a tres grandes aspectos, por un lado aquellos que hacen referencia a la modalidad de fijación de los precios de pizarra en esta plaza, en segundo lugar se refiere a las condiciones generales vinculadas al puerto y su funcionamiento, que se relacionan con su particular localización geográfica, la dotación natural de recursos, la infraestructura tanto portuaria como la de su hinterland. Por último, se profundiza en las razones que explican las diferencias de precios de los principales granos que se producen y comercializan en la región.

6.1. Conformación del “precio pizarra” en Puerto Quequén.

La denominación de estos precios tiene su origen en que inicialmente se reflejaban físicamente en una “pizarra” el nivel de precios de mercado. Los organismos encargados de hacer público este valor son las Cámaras Arbitrales. En el caso de puerto Quequén esta función la lleva a cabo la Cámara Arbitral de Buenos Aires⁽¹⁵⁾. Con respecto a este tema una de las cuestiones que sobresale es que a diferencia de Puerto Bahía Blanca, Quequén no posee una Bolsa de Cereales local, así como tampoco una Cámara Arbitral.

Los precios publicados no son oficiales ni obligatorios, cumplen la única función de orientativos para dar transparencia al mercado, con lo cual no deberían interferir en el proceso de formación de precios.

Otra de las características importantes es que son precios históricos, es decir que el precio que se da a conocer en una fecha determinada es la consecuencia de negociaciones realizadas el día hábil inmediato anterior.

En general los precios pizarra son fijados por una comisión de representantes de la oferta (producción, cooperativas y acopio), la demanda (industria y exportación) y la intermediación (corretaje).

Dado que estos precios reflejan sólo negocios efectivamente realizados, cuando no se conocen operaciones concretas para un determinado producto o bien cuando la comisión no está formada de por lo menos por un representante de cada sector, no se informa su precio. Esto son los días denominados como “sin cotización”.

Para el caso específico de la determinación del precio pizarra de puerto Quequén el procedimiento consiste en que cada día hábil a partir de las 10 horas se reúnen o se llaman por vía telefónica a cada una de las partes y se pregunta si hubo negocios en la jornada anterior, el volumen y el precio de la mercadería que se operó, y se transcribe en una planilla. A partir de dicha información se obtiene un precio promedio. En algunas oportunidades se obtiene a partir del valor que se repite la mayor cantidad de veces en las operaciones, es decir el cálculo de lo que estadísticamente se conoce como moda.

Una vez obtenido el valor se realiza una reunión donde son invitadas las partes, quienes van rotando y paulatinamente se va ampliando como forma de control en la fijación de las cotizaciones. Cuando las partes llegan a un acuerdo firman la planilla y queda fijado el precio pizarra que se publica ese mismo día. En aquellas jornadas que no se fija el precio, obtienen un valor estimativo y se informa únicamente con una petición de la parte interesada para llevar a cabo algún negocio, pero no es de conocimiento público.

Dentro de los actores que participan en la determinación del precio de referencia para las transacciones se pueden distinguir aquellos que representan a la oferta, en este caso se encuentran firmas acopiadoras locales y cooperativas de 1° y 2° grado como ACA. En tanto, por el lado de la demanda intervienen representantes de las grandes empresas trasnacionales de comercialización, tales como Cargill, Toepffer, Nidera,

Tradigrain, La Plata Cereal (Bunge) y Glencore/Moreno. También intervienen corredores o intermediarios, pero no hay representación directa de los productores.

Con suma claridad describe un corredor el proceso, “...los que forman la pizarra son los compradores. Generalmente no sé si no los invitan o no están presentes los vendedores cuando se genera el promedio de precios porque no están todos los actores sino solo la parte compradora. Como compradora, siempre va a tratar de comprar lo más barato posible para obtener su mayor margen. El vendedor no aparece y tampoco se protesta. Todos los actores que forman la pizarra están en el mismo rubro porque si bien se llama al acopiador y al corredor a la pizarra, el acopiador y el corredor compran para el exportador, no trabajan generalmente para el vendedor, que vendría a ser el productor. Eso es lo que genera que los precios no sean transparentes, y además los precios que los compradores declaran, que no están obligados a declarar si ellos pagan algún plus extra por flete, diferencias de puertos y demás, que sí están en el mercado y no se vuelcan en la pizarra. Los exportadores son los dueños del precio.

Es un promedio, pero no es todo lo transparente que tendría que ser. Además, hay operaciones que no están encuadradas ahí. ¿Por qué? porque falta que entren más actores a la formación de precios. Actores más que nada desinteresados en el margen comercial de cada operación.”

6.2. Condiciones naturales y operativas del puerto.

Puerto Quequén tiene en su principal ventaja, su principal desventaja. Su principal ventaja radica en que es un puerto marítimo que se encuentra ubicado sobre el litoral atlántico a 38° 35' de latitud sur y a 58° 42' de long. oeste, con una profundidad natural de 46 pies que se alcanzan a solo 1.500 metros de la boca de entrada al puerto (ver Mapa N° 1) .

Al ser un puerto abierto es más vulnerable a los efectos de las mareas⁽¹⁶⁾ y a factores climáticos como el viento proveniente del cuadrante sur que limita la utilización plena de su capacidad operativa.

Mapa N°1. Ubicación de Puerto Quequén en la Provincia de Buenos Aires.



Fuente: Imagen proporcionada por el Consorcio de Puerto Quequén.

Estas condiciones hacen que el puerto este expuesto a la acción de las olas, las que alcanzan alturas de hasta aproximadamente 3 metros. Los cierres generalmente se inician con vientos del sur/sudoeste a más de 37 km/hora que provocan olas que superan 1,85 metros. Permanece cerrado hasta tanto disminuya su intensidad o rote hacia el

cuadrante norte. Se considera que en promedio estos cierres tienen una duración de dos días consecutivos.

De acuerdo a la base consultada del Consorcio de Puerto Quequén durante el periodo enero de 1994 a julio 2007 de un total de 4955 días, el puerto permaneció operable aproximadamente un 78% del tiempo, siendo los meses de mayor cantidad de días de puerto cerrado entre abril a septiembre, con un promedio mensual de 9 días. En los meses restantes, octubre a marzo, tienen un promedio de 5,5 días por mes.

Según el trabajo de la Universidad Nacional del Centro (UNICEN, 2006: 14) los meses de mayor arribo promedio de buques graneleros corresponden a enero y al período comprendido entre mayo y setiembre que coincidentemente está dentro del periodo de meses con mayor cantidad promedio de días cerrados, siendo este un factor que entorpece aún más la operatoria del puerto.

A lo expuesto se agrega que durante la temporada de mayor cantidad de días de puerto cerrado coincide también con los meses de cosecha de los principales commodities de la región, siendo a principios de año el trigo y abril - mayo el de las oleaginosas (girasol y soja). En ese sentido, el representante de una agencia marítima de Quequén expresaba “...con un promedio de 100 días de puerto cerrado, 1 día de cada 3, los peores meses son en el invierno en que casualmente es cuando entran todas las cosechas, estamos entrando soja, girasol y empezamos a venderle trigo a Brasil. Entonces, que hacen los compradores, directamente no quieren venir a cargar acá.”

Este problema es señalado en forma unánime como una de las causas de las diferencias, ya que los problemas que limitan la operatividad por viento, oleaje, precipitaciones y nieblas provocan tiempos muertos y demoras que se traducen en pérdidas anuales por falso flete¹⁷. Problemática a la cual no está expuesto el puerto de Bahía Blanca, dado que posee un canal de acceso de poco más de 90 Km que le permite protegerse de las consecuencias adversas de los factores climáticos y en definitiva no afecta la normal operatoria de la actividad portuaria.

El hecho del cierre implica que los buques que están por ingresar queden a la espera en rada y lo mismo ocurre con los barcos cargados que están listos para zarpar y no pueden hacerlo. Esta situación, eleva el valor del flete marítimo ya que el costo del

mismo está supeditado en parte a los días de uso del buque, independientemente de que se haya cargado o no. En relación a este tema uno de los entrevistados mencionó que existe la conocida “swell clause o cláusula de la ola” que según comenta, no tiene antecedentes a nivel mundial ni nacional, es decir, que es propia del puerto Quequén para los contratos de fletamento que se hace con los exportadores. Esta condición pone en evidencia que el cierre del puerto por la altura de las olas no es considerada de fuerza mayor, por lo tanto en el valor de los fletes hacia este destino se le agrega una prima de riesgo adicional para el comprador.

Ahora bien, estas evidencias se confirman durante el periodo análisis (1994-2007), pero es preciso aclarar que a partir de este último año hubo cambios estructurales en el puerto tanto en la infraestructura como en las reglamentaciones. En el primer caso, la modificación más importante consistió en la extensión de la escollera sur que permite reparar el embate de las olas, aspecto que se trata con mayor profundidad más adelante.

En segundo lugar, cambiaron las disposiciones para la entrada y salida de buques. Hasta el año 2007 se hablaba que bajo determinadas condiciones meteorológicas se cerraba el puerto para todo tipo de embarcación, siendo la autoridad encargada de hacerlo la Prefectura Naval Argentina. Ahora, en cambio ya no se habla de puerto cerrado sino de puerto no operativo, esto es que para ciertas condiciones del tiempo la posibilidad de operar en el mismo depende del calado, la eslora y la manga de las embarcaciones, y para alturas de la ola mayores a 2,10 metros. Por caso, actualmente están ingresando embarcaciones con olas de hasta 2,4 metros.

Hubo coincidencia entre los entrevistados que estas modificaciones pueden contribuir en la reducción del diferencial de precios entre un puerto y otro.

Además, el hecho de permanecer cerrado el puerto trae consecuencias y conflictos que se traduce en un aumento en los costos, que son trasladados por los exportadores a otros agentes económicos. Como describen los entrevistados cuando los buques cargados no pueden salir, quedan a la espera en muelle, mientras tanto se completan los elevadores y los camiones que han llegado también quedan a la espera cargados, situación que implica un costo adicional de estadía para el transporte terrestre.

Otra de las causas que a juicio de los entrevistados incide en el diferencial de precios es que si bien Quequén es un puerto de aguas profundas, existe un canal de acceso que tiene menor profundidad, que una vez franqueada la boca de acceso se encuentra un amplio espejo de agua, donde se realizan las maniobras de giro de los buques. La profundidad alcanzada en todo el antepuerto es de 12,20 metros (40 pies), a diferencia del Puerto Bahía Blanca cuya profundidad es de 13,7 metros (45 pies).

El recinto portuario lo componen ambas márgenes de Puerto Quequén (Ver Esquema portuario). Sobre la margen Quequén se desarrolla el movimiento de mayor envergadura que son los embarques de granos, subproductos, aceites y maderas en astillas (chips), donde se han emplazado dos terminales. En cambio del lado de Necochea se desarrollan actividades de carga general.

En relación a este tema existe un problema no menor que es la profundidad al pie de los muelles, que difiere del calado del canal de acceso. A saber, sobre la margen de Quequén es donde se realizan las cargas de los commodities, siendo el sitio 3 donde se encuentra el elevador Terminal de la Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA), y los sitios 4 y 5 donde se encuentra el elevador Terminal Quequén, ambos tienen una profundidad de 38 pies, y el sitio 6 también perteneciente a ésta última terminal, posee 36 pies.

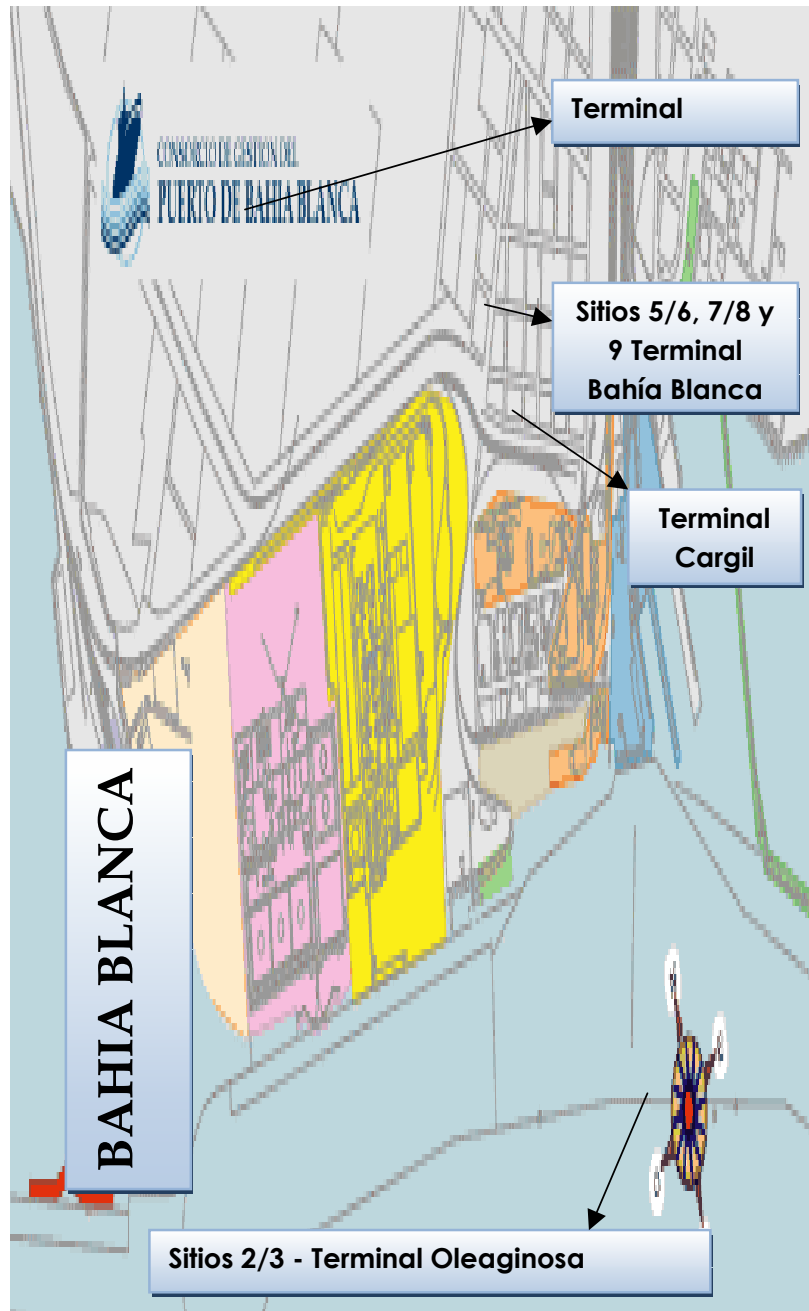
En el caso de Puerto Bahía Blanca (Ver Esquema Portuario) el área de carga de cereales y subproductos denominada como Puerto de Ingeniero White se encuentran las terminales especializadas que operan las firmas Alfred Toepfer Internacional S.A. con una profundidad del muelle de 42 pies, Terminal Bahía Blanca SA en los sitios 5/6 con 29 pies, 7/8 con 29 pies y el más importante, el sitio 9 con 50 pies, y Cargill SAIC con un muelle de 45 pies. Y finalmente, en el sector de Puerto Galván se encuentra la terminal que opera la firma Oleaginosa Moreno Hnos. S.A. en los sitios 2/3 con 38 pies de profundidad.

Esquema portuario N° 1: Puerto Quequén



Fuente: Imagen proporcionada por una agencia marítima de Quequén.

Esquema portuario N° 2: Puerto Bahía Blanca



Fuente: Elaboración propia con esquema obtenido del Consorcio Puerto Bahía Blanca

El hecho de que en puerto Quequén el canal no posea mayor profundidad como tampoco los pies de muelle suficientes, los buques que entran cargan como máximo hasta 40 pies, retirándose en la mayor parte de los casos sin completar la totalidad de la bodega. Si bien, esto depende del tipo de embarcación porque entran buques de menor porte sin inconvenientes, existe una tendencia a nivel mundial de construir embarcaciones cada vez más grandes, como forma de lograr economías de escala que reducen la incidencia del flete. Al respecto un ingeniero especialista en temas portuarios sostuvo “... en este momento hay 3 categorías de buques⁽¹⁸⁾: los de 40 a 42 pies, los de 46 pies y los súper gigantes que se están construyendo, de 52 pies. Los buques de 46 pies en Quequén no entran... porque el canal de acceso no se ha profundizado, pero el flete en los buques de 46 pies es mucho más barato...”.

De acuerdo a un informe efectuado por UNICEN (2006) para el caso de exportaciones de cereales y oleaginosas los buques de mayor afluencia en puerto Quequén son los Handysize y Handymax, que en base a su tonelaje de porte muerto pueden ingresar y salir cargados en su capacidad máxima de hasta 39 pies de calado. Este puerto es conocido como de completamiento - igual que los de río cuyos calados no superan los 38 pies. Esto sumado a su limitante natural trae como consecuencia que los buques tipo Panamax o los de mayor porte si bien pueden ingresar en el puerto y cargar, no lo hacen hasta su máxima capacidad de carga, afectando directamente en un mayor costo en el valor del flete debido a que cargan menos y pagan los mismos gastos de embarque o fobbing que si logran el completamiento pleno. Como corolario de ello generalmente deciden no ingresar a puerto Quequén siguiendo hasta Bahía Blanca por la simple razón que allí pueden completar sus bodegas al máximo.

Aquellos agentes que están directamente ligados al consorcio y fueron entrevistados, coincidieron que los impedimentos que pone la profundidad son una prioridad que deberá solucionarse, es decir, que es urgente la continuación del dragado a 45 pies y solucionar la poca profundidad de los muelles.

Otra de las cuestiones que afecta la operatividad del puerto son los conflictos gremiales y/o patronales. Según una investigación previa (COSTA, 2003: 102) “...Si bien las empresas que operan en este puerto opinan que existe un exceso de personal y sobre calificación de algunas de las tareas que se desarrollan en el puerto, un hecho

significativo es el grado de organización y participación de los sindicatos de estibadores y transportistas en el proceso de traspaso que logran confirmar un grupo de poder y presión a fin de mantener la continuidad laboral...”

Según información proveniente de las entrevistas, en el año 2005 hubo 40 días de puerto cerrado por estos conflictos y en el 2004 fueron 30 los días. Esto agrega otra cuestión que hace al diferencial de precios. Uno de los entrevistados afirmaba “...*El sector que se siente afectado inmediatamente traslada con una agresividad tremenda a la operativa del puerto, lo más fácil es parar el puerto. Pero mientras se soluciona el puerto está parado, otra vez afecta el precio de la mercadería...*”.

Los dos gremios participantes y más conflictivos son S.U.P.A. (Sindicato Unidos Portuarios Argentinos) y el de camioneros. Ejercen su fuerte influencia sobre la actividad portuaria a partir de la presión, si cualquiera de estos dos actores considera que ha sido afectado en forma inmediata recurre al paro portuario, por ende cesan las actividades del puerto y por consecuencia este permanece cerrado.

Este factor perjudica la competitividad del puerto dado que no ocurre con la misma frecuencia en Bahía Blanca, como bien se expresaba en un sitio web local⁽¹⁹⁾ al respecto: “...Los empresarios aseguraron que la noticia de los conflictos corre como reguero de pólvora para los compradores que optarán por otros puertos para sus operaciones...”.

Estos conflictos son hartos conocidos por parte de los actores que forman parte del tejido operativo del puerto Quequén. Hay quienes opinan que éstos se han atenuado en los últimos dos años, sin embargo en una nota de un diario local de principios de este año manifiestan un paro de los estibadores pertenecientes al sindicato SUPA, quienes al no estar de acuerdo con el aumento ofrecido paralizaron el puerto. En la actualidad hay un proyecto de firmar pacto de conflicto cero, pero mientras tanto este tipo de conflictividad afecta la normal operatoria del puerto.

En los párrafos precedentes se hizo referencia a las causas que afectan el costo del flete, relacionadas a las condiciones naturales, el calado y los conflictos gremiales. Causas por supuesto conocidas por los compradores y tenidas en cuenta a la hora de elegir el puerto de embarque por el cual se realizará la transacción.

En los commodities los precios pactados son a valor FOB (Free On Board) ⁽²⁰⁾ donde el vendedor cumple su obligación de entrega (y por ende transmite los riesgos al comprador) cuando la mercadería sobrepasa la borda del buque designado por el comprador en el puerto de embarque.

Se establece en el término FOB la obligación del vendedor de entregar las mercaderías en la fecha o dentro del plazo comunicado por el comprador. Éste último deberá asumir todos los costos adicionales causados por el arribo tardío del buque al puerto de embarque, por la imposibilidad del transportista de hacerse cargo de la mercadería o por el hecho de que el buque deje de admitir carga antes de la fecha o del vencimiento del plazo comunicado por el comprador al vendedor.

En el contrato de compraventa es el comprador quien se responsabiliza de las demoras en la llegada del buque a puerto, en consecuencia el vendedor de puerto Quequén debe compensar de manera implícita al comprador con una reducción del precio por el sólo hecho de no perder a su cliente, dado que éste puede optar por un puerto que le garantice la llegada y posterior salida en los tiempos pactados. Como ya se mencionó en apartado referente a la conformación del precio pizarra en Puerto Quequén, esto también es parte de un posible juego especulativo del comprador.

La modalidad de contratación marítima utilizada en Quequén por parte de los compradores o importadores es el llamado Buques Tramp (conocidos como no de línea), cuya navegación se realiza sin itinerario fijo, es decir, son “buques a la orden” ya que reciben las demandas directamente de sus brokers o intermediarios. Como no tienen un recorrido fijo, buscan la carga donde ésta se encuentre, generalmente se hallan en la zona de recalada a la espera de que los contraten. En este puerto, a su vez, el tipo de contrato de fletamento utilizado es el denominado “Time Charter” (Contrato de fletamento por Tiempo), donde los buques se fletan por su totalidad y por un tiempo determinado para el transporte de la carga a granel. El armador no pierde la tenencia del buque, entrega el buque al fletador y corre con los gastos fijos (sueldos de la tripulación, provisiones, reparaciones y mantenimiento), mientras que el fletador corre con los gastos variables, entre los cuáles se encuentran los gastos de estiba, desestiba y descarga entre otros. Esto último es importante destacar por la incidencia de la estiba en el precio final del commodity, el que será profundizado más adelante.

A través de este tipo de contrato, al fletador le corresponde pagar una suma por el barco por una cierta cantidad de días, pero si existe una demora en la devolución del mismo, el fletador debe pagar por cada día excedido una multa por retraso, aunque existen casos donde se establece de antemano que la demora puede ser pagada 50% por el armador (dueño de la embarcación), 50% por el fletador (contratante). Ahora, si el armador tiene que pagar un 50% por retrasos, para cubrirse aumenta el precio del flete, importe que traslada al fletador, que también paga un 50%. La forma de cobertura es entonces un traslado de los recargos vía el pago de un menor precio del producto. No obstante en estos pactos, existe la posibilidad del denominado “*despacho*”, es decir, que en caso de devolver el buque antes del tiempo previsto, el armador bonifica al fletador, este monto queda como ganancia neta del exportador. En síntesis, en la medida que la operatoria portuaria se agilice hay ciertos actores que perciben mayores beneficios que otros.

Otro punto importante en cuanto al valor del flete – muy significativo en las cargas a granel – es el tonelaje de carga a transportar. El problema surge principalmente cuando ingresa a puerto y no puede cargar su capacidad máxima, en consecuencia recorre la misma distancia con menos carga de la que le permite su bodega, y esto genera un flete más caro. Dado el creciente aumento del precio del petróleo, existe además una tendencia a cargar los buques al máximo y en un solo sitio, situación que perjudica a puerto Quequén, ya que como se mencionó anteriormente no es posible completar cargas por las profundidades del canal y los muelles.

Desde el año 2003 (SANCHEZ, 2004: 35-46) los precios de la construcción de nuevos buques graneleros tuvieron un alza promedio del 9%, mientras que los costos arriendo de los mismos observaron aumentos en un promedio del 98%. Dentro de los buques graneleros de granos, los buques que mayor aumento tuvieron fueron los tipos Handymax y Panamax. Además, agrega que para el caso del “mercado denominado tramp” desde el primer trimestre del año 2003 presentó incrementos muy importantes en los valores de contratación. Las principales causas de dichos aumentos son la creciente demanda global de commodities, principalmente de Estados Unidos y Oriente, concentrándose en China, que trajo un crecimiento en la demanda de transporte marítimo que no ha podido responder rápidamente la industria naviera como consecuencia del aumento de los costos de construcción de nuevos buques graneleros.

El aumento en los fletes marítimos agudiza las consecuencias producto de los cierres de puerto dado que la magnitud del diferencial de precios se hace mayor a partir del año 2003/4, debido a la mayor influencia de este componente en los costos del importador.

6.3. Logística de embarque y recepción de granos.

El circuito de exportación granaria se inicia con la llegada del camión a puerto, donde la mercadería es recepcionada, calada⁽²¹⁾ y lacrada las muestras con la presencia de un representante del vendedor y otro del elevador. Estas muestras se envían a la Cámara Arbitral de Cereales donde a través del análisis de laboratorio se realiza la liquidación en función de la calidad del producto de venta. Actualmente en Puerto Quequén las dos terminales trabajan con la Cámara Arbitral de Cereales de Buenos Aires, y en Puerto Bahía Blanca trabajan con la Cámara Arbitral de Cereales local⁽²²⁾. Estas tareas se complementan con la parte administrativa.

Tomadas las muestras se procede a descargar el camión. El elevador se encarga del almacenamiento de la mercadería, la misma es depositada con pérdida de identidad es decir, se mezclan las distintas partidas.

Tal como se detalla en la **Tabla N° 1**, las dos únicas terminales de Puerto Quequén poseen una capacidad de almacenamiento total de 260.000 toneladas aproximadamente, a diferencia de Puerto Bahía Blanca que casi duplica dicho valor, dado que posee 4 terminales explotadas por las principales firmas exportadoras, con instalaciones modernas con una capacidad de almacenamiento total de 502.800 toneladas aproximadamente.

Así como también en lo que respecta a capacidad de embarque Puerto Quequén posee un ritmo de carga promedio total aproximadamente de 620 tns/hora, contra 1.560 tns/h de Puerto Bahía Blanca.

Tabla N°1. Características de elevación de las terminales de los puertos Quequén y Bahía Blanca.

	<i>Elevadores Puerto Quequén</i>		<i>Elevadores Puerto Bahía Blanca</i>			
	<i>ACA</i>	<i>Terminal Quequén</i>	<i>Cargill S.A.I.C.</i>	<i>Toepfer</i>	<i>Bahía Blanca S.A.</i>	<i>Oleaginosa Moreno</i>
Capacidad de almacenamiento	140.000 tns	120.000 tns	Celda: 80.000 tns Silo: 194.000 tns Tanque: 29.500 tns	Celda: 85.000 tns Silo: 25.000 tns	Silo: 191.600 tns	Silo: 19.000 tns Celda: 110.000 tns Tanque: 40.000 tns
Ritmo de carga	SITIO 3 2 tubos de 800 tns/h c/u	SITIO 4-5 3 tubos: 2 a 200 tns/h; 1 a 1000 tns/h	Cinta transportadora de 2.000, 1.800 y 500 tns/h	Cinta transportadora de 1.400 tns/h	Cintas transportadora de 1.500 y 1.800 tns/h	Cinta transportadora de 2.000 y 1.600 tns/h
		SITIO 6 2 tubos: 1 a 450 tns/h; 1 a 900 tns/h	Cañería de 900 tns/h			Cañería de 750 tns/h

Fuente: elaboración propia en base a datos provistos por una agencia marítima y el Consorcio de Puerto Bahía Blanca.

En este tramo del circuito surge un cuello de botella originado por la falta de agilidad en las terminales de Puerto Quequén, resultando en una mayor espera para el exportador. Al respecto uno de los entrevistados ejemplificaba a grandes rasgos que un buque que espera cargar 51.000 toneladas tiene que esperar que 170 camiones se descarguen.

En cuanto al resto de la infraestructura, entre los entrevistados hay coincidencia que las inversiones en Puerto Quequén han sido poco significativas a excepción de la reciente ampliación de la escollera sur. En términos generales el financiamiento de las obras de infraestructura portuaria provienen de dos fuentes principales: las de orden público⁽²³⁾ y las de orden privado, distinguiéndose dentro de estas últimas, las que realiza el propio Consorcio de Gestión y las empresas privadas que operan en él.

En los últimos años la principal inversión realizada en este ámbito portuario ha sido la obra de prolongación de la escollera sur en una extensión de 400 metros y un giro de 15° respecto de la orientación de la escollera preexistente. La misma se realizó con fondos provenientes de la nación y de la provincia de Buenos Aires y significó una erogación de aproximadamente unos 30 millones de dólares y fue finalizada en el año 2007.

Esta obra tuvo por objeto llevar las condiciones de aguas protegidas durante los temporales preponderantes hasta la zona de mayor profundidad, a la vez que se aleja la traza de la escollera del eje del canal, permitiendo su ensanche y aumentar la seguridad operativa. Esto genera un antes y un después en el puerto y así lo atestigua la lectura de los medios periodísticos locales y también en trabajos académicos⁽²⁴⁾ donde se hace mención a la necesidad y expectativa depositada en esta obra, que como bien expresa una autoridad del ente portuario “...hace dos años invertimos 30 millones de dólares y todavía estamos festejando...”.

Luego de “la obra de la escollera” no se realizaron nuevas inversiones públicas. De hecho un medio local⁽²⁵⁾ informó que la provincia comunicó oficialmente la inversión de \$500 millones destinadas a emprendimientos portuarios en las que no se incluye a Puerto Quequén, y sí a Bahía Blanca.

Respecto a las inversiones realizadas por el propio Consorcio de Puerto Quequén, uno de los entrevistados sostuvo que “... ha tenido muy baja inversión, ya que no ha tenido el superávit necesario...”.

Por su parte, la inversión de las empresas privadas tampoco ha sido un hecho diferenciador en Quequén. Según (COSTA, 2003: 103) durante el periodo 1997-2000 “... las empresas instaladas y partícipes del consorcio, desarrollan sus propias estrategias de expansión, a través de la inversión en silos, celdas e instalaciones complementarias para el proceso de exportación e importación de productos, entre ellas se encuentran las empresa transnacional Nidera... y las terminales Quequén SA y ACA que en conjunto han invertido alrededor de 24 millones de dólares...”. Fuera de este dato no se obtuvo evidencia de inversiones privadas que estuvieran relacionadas con la mejor operatividad del puerto, más allá de aquellas relacionadas estrictamente a la operatoria de la propia empresa.

Tal como menciona la misma autora y en sintonía con Iriarte (2002:51) “...la lógica de inversión de las filiales de las empresas transnacionales presentes en este puerto tienen una perspectiva global y desterritorializada que priorizan como estrategia de re-inversión de las utilidades a otros puertos del país que les ofrecen mayor rentabilidad, correspondiendo a Quequén un lugar secundario en el proceso de localización de las nuevas inversiones...”.

En definitiva en cuanto a la inversión la más significativa ha venido por parte del Estado aunque con gran retraso y actualmente presenta una capacidad operativa estancada.

Puerto Bahía Blanca posee una mayor participación de las empresas y se debe en gran parte a una gestión portuaria abierta y a una mejor oferta en cuanto a operatividad portuaria, lo que ha permitido de esa forma atraer mayor cantidad de capitales privados destinados a mejorar la infraestructura. Al respecto cabe agregar el fragmento de un medio periodístico⁽²⁶⁾ en el cual uno de los representantes de la compañía Louis Dreyfus Commodities detallaba la puesta en marcha de un proyecto para la construcción en dicho puerto de una terminal cerealera para recepción, almacenaje y embarque de cereales y subproductos agroindustriales por una inversión global del orden de los 130 millones de dólares. *“Fabián de Paul, Director Ejecutivo de la empresa en el país, destacó que la elección de Bahía Blanca para la instalación de este nuevo emprendimiento reside en que tiene una ventaja como puerto para la exportación de productos agrícolas, que es el calado. Es un puerto de aguas profundas y tiene una ventaja en lo que son facilidades portuarias”*.

En cuanto a los gastos del exportador⁽²⁷⁾ que demanda embarcar por este puerto, a lo largo de los años se constata que el rubro de mayor peso relativo (más de 70%) corresponde al uso de los elevadores, tal como se observa en la **Tabla N°2**. Siendo la estiba y los servicios de las cargas los que siguen en importancia, aunque con una tendencia levemente decreciente.

Tabla N° 2. Costos del exportador

COSTO	U\$S (2005) CONSORCIO	PARTICIPACIÓN RELATIVA	COSTO	U\$S (2008) AGENCIA MARITIMA	PARTICIPACIÓN RELATIVA
ALMACENAJE	0,01	0,30%	RECEPCION DE MERCADERIAS	0,08	2%
ELEVACION	2,8	77%	ELEVACION	3,06	71%
TARIFA DE SERVICIO A LAS CARGAS	0,4	11%	SERVICIO INDIRECTO A LA CARGA	0,4	9%
ESTIBA	0,28	8%	ESTIBA (DÍA HABIL)	0,25	6%
ANALISIS Y CONTROLES	0,17	5%	INTERVENCION Y CERTIFICADO CONTROL PRIVADO	0,2	5%
			INTERVENCION SENASA DURANTE EMBARQUE	0,01	0,20%
			FITOSANITARIO SENASA	0,16	4%
			DESPACHO DE ADUANA	0,03	1%
			GASTOS HABILITACION ADUANA	0,02	0,50%
			CONTROL EMBARQUE CON ELEVADOR	0,08	2%
TOTAL	3,66	100%	TOTAL	4,29	100%

Fuente: elaboración propia en base a datos provistos por el Consorcio Gestión de Puerto Quequén y una agencia marítima

Una situación diferente es la de las terminales del puerto de Bahía Blanca, donde la mayor parte de las firmas cuenta con sus propios medios de elevación, es decir que han internalizado dicho costo. Se infiere que contar con este tipo de infraestructura implica una inversión significativa y cada una de las empresas en términos relativos opera con un importante volumen de embarques, con lo cual al estar los montos internalizados se desconoce su magnitud e incidencia relativa.

Cabe consignar que por la fuerte influencia que ejercen los gremios, que en varias oportunidades han amenazado con parar la actividad portuaria de Quequén, aparece un costo adicional en los trabajos de estiba que no se registran en otros puertos. Según datos proporcionados por una naviera que opera en la zona siempre se incluye en la tarifa el paleo por bodega completa que no siempre se logra llenar pero que se paga igual. Esta tarifa se aplica para cargas de trigo, maíz y soja a granel. Además el gremio es muy rígido en cuanto a las pautas fijadas para las jornadas de trabajo y con el sistema

de anuncio de arribo de los buques, dado que el SUPA tiene su convenio de salario con las empresas que llevan a cabo la carga. Cuando se anuncia la llegada de un buque se asigna un número de jornaleros por turnos de 3 horas cada uno, los que cobran al contado al pie del barco, independientemente si terminaron de completar la actividad. Además, si el barco no fue anunciado con la debida antelación tiene que aguardar el inicio de una nueva jornada.

Al costo por esta imposición en la estiba se suma el hecho de que se genera una demora adicional en los embarques, cuestión que no ocurre en otros puertos, como el de Bahía Blanca.

Un hecho curioso relacionado a los costos portuarios es el cuadro tarifario vigente en Quequén, el mismo data de antes de la privatización, dónde el sistema portuario era monopolizado por el Estado, que era el organismo encargado de asignar el puerto de embarque de la mercadería de exportación. Sin embargo, a partir de 1994 deja de ser una imposición y es el comprador quien elige el puerto más eficiente para la salida de la mercadería adquirida. Por este motivo, algunos actores manifestaron que resulta imperioso una modificación en dicho cuadro a fin de adaptarlo a las nuevas exigencias de competencia interportuaria, estableciendo por ejemplo un resarcimiento en caso de puerto no operativo.

6.4. Hinterland y competencia interportuaria

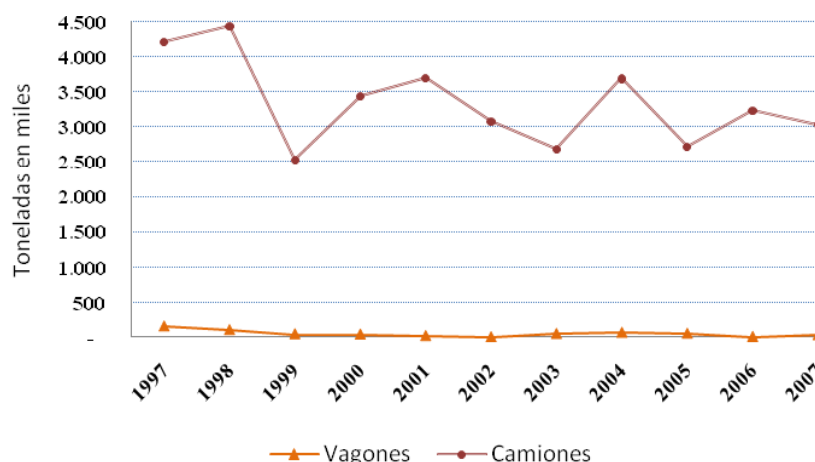
La zona de influencia del puerto, también denominado hinterland, es una condición variable en función de las cotizaciones que se registran para esta plaza como así también de las condiciones en que se desenvuelve el proceso de embarque de los principales granos.

Históricamente el hinterland de puerto Quequén estaba compuesto por una extensa área de una serie de partidos del SE de la provincia de Buenos Aires de excelentes condiciones agroecológicas para la producción de los principales productos agrícolas. Ese área se podía delimitar a partir de trazar un radio de aproximadamente unos 300 km. en dirección noroeste donde comienza la zona de influencia de otros puertos⁽²⁸⁾, como Bahía Blanca y Rosario y por los límites naturales con la depresión de

Laprida y la Cuenca del Salado respectivamente, que se especializan en la producción ganadera.

En el **Gráfico N°9** se constata el paulatino descenso de los envíos ya sea a través del medio automotor de cargas (camión) o del sistema ferroviario (vagón).

Gráfico N°9: Evolución de las cargas transportadas según medio de transporte (en volumen, periodo 1997-2006)



Fuente: elaboración propia en base a datos del Centro de Acopiadores de Cereales Zona Puerto Quequén

Por las rutas que convergen a Quequén una múltiple flota de camiones traslada la producción agropecuaria de la región. En su mayoría fueron construidas en la década del 60 y actualmente sus cintas asfálticas resultan muy angostas, además no se encuentran concesionadas y el paso del tiempo las ha deteriorado enormemente⁽²⁹⁾.

Debido a la falta de datos estadísticos oficiales discriminados por origen de la producción comercializada en puerto Quequén, se toma una zonificación adoptada por el propio Consorcio de gestión que divide a la zona de influencia en tres grandes regiones, a saber:

- Oeste: esta zona representa un 65% del total transportado por carretera y está surcada por dos de las tres principales rutas de acceso al puerto RP (Ruta Provincial) 86 y la RN (Ruta Nacional) 228, que enlazan con la RN3 y RP 51 respectivamente. La primera accede directamente al puerto discurriendo por una zona altamente productiva de la provincia de Buenos Aires, donde justamente se

superponen o al menos se delimita difusamente el hinterland del puerto Bahía Blanca. Sin embargo, durante las entrevistas se hizo mención a que productores de localidades como Pieres (a 30 km de Quequén), La Dulce (a 60 km), Tres Arroyos (a 150 km) que históricamente enviaban su producción a Quequén, actualmente se registran casos en los que se comercializa en puerto Bahía Blanca. Y lo mismo ocurre en Coronel Suárez (IRIARTE et. Al, 2005:52), donde la cooperativa local envía la mayor parte de las cargas al puerto de Bahía Blanca y la de Benito Juárez traslada frecuentemente hacia el puerto de Quequén (75%) y Bahía Blanca (25%).

- Central: esta zona representa un 25% del total transportado por carretera y está conectada a través de la RP 227, así como también la RP 55, que canalizan además los flujos de producción de las RN 226 y RP 29. La producción de localidades como Tandil, Rauch, Olavarria y Azul era afluente a Quequén, siendo en los últimos años los envíos de estas últimas localidades destinados preferentemente a Bahía Blanca.
- Este: esta zona es la de menor importancia relativa dado que representa un 10% del total transportado por carretera a través de las RN 2, RP 11 y RP 88, cargas que cada vez son más disputadas por el puerto de Mar del Plata.

En este sentido Bahía Blanca posee mejores accesos terrestres, por un lado debido a que las rutas que convergen son nacionales con un mejor mantenimiento que en el caso de las provinciales, y por otro lado un operativo continuo de ferrocarriles y con llegada directa a cada una de las terminales, lo que le ha permitido poseer un mayor hinterland y en constante ampliación.

En cuanto a las condiciones en las que se halla el sistema ferroviario que conecta las zonas de producción con el Puerto Quequén, cabe recordar que la región centro-sur de la provincia de Buenos Aires se encuentra surcada por dos ramales ferroviarios que fueron concesionados a dos líneas ferroviarias, por un lado en el sudeste el área de influencia corresponde al concesionario de la línea Ferrosur Roca S.A., que une las localidades del interior de la provincia con el puerto de Quequén y los ramales que se bifurcan hacia el puerto de Bahía Blanca y, por otro, hacia el suroeste la línea de FerroExpreso Pampeano S.A., que conecta al puerto de Bahía Blanca con el este de la

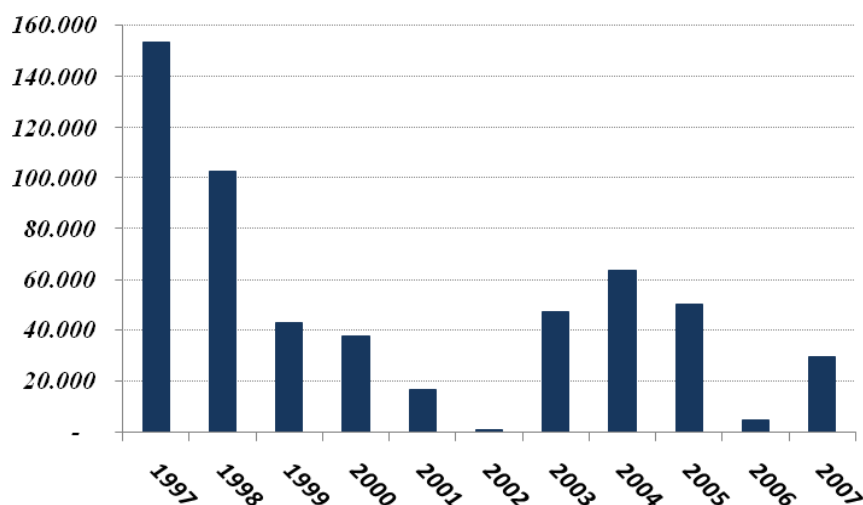
Pampa, oeste de Buenos Aires y hacia el norte con los puertos de la ribera del Paraná (IRIARTE et. al, 2005:35).

Cada concesionario comenzó un proceso de especialización y por ese motivo fragmentó el espacio de cobertura según sus criterios de conveniencia económica y funcionamiento, razón por la que Ferrosur Roca S.A. clausuró y desafectó varios tramos aduciendo razones de operatividad y rentabilidad, hecho que involucró el cierre de varias estaciones ferroviarias⁽³⁰⁾. En este proceso el concesionario focaliza su actividad⁽³¹⁾ en el transporte de piedra y de cemento privilegiando, entonces, el funcionamiento de los tramos más cortos y frecuentes a los destinos de los principales productos transportados, de esta forma marginan al resto de los lugares y producciones fuera de su núcleo de interés (IRIARTE et al, 2005:38).

El ramal férreo de conexión a puerto Quequén presenta un estado crítico, “así el tramo Olavarría-Necochea no soporta peso, razón por la cual se debe remitir a puerto Quequén vía Las Flores encareciendo sustancialmente el valor del flete” (IRIARTE et al, 2005:40).

En el **Gráfico N°10** puede observarse la progresiva disminución de ingreso por vagones de los granos, en la última década no superan el 3% del volumen exportado.

Gráfico N°10: Ingreso de vagones a Puerto Quequén en miles de toneladas.



Fuente: elaboración propia en base a datos del Centro de Acopiadores de Cereales Zona Puerto Quequén

Entre las personas consultadas se considera como de radical importancia para la ampliación del hinterland de puerto Quequén la rehabilitación de vías para el transporte ferroviario de cargas a granel. Lo cual permitiría atraer mercadería de zonas alejadas al puerto, principalmente del norte de la provincia de Buenos Aires, a un menor costo por tonelada por su mayor capacidad de carga, dado que una sola locomotora puede tirar el equivalente a 45 camiones (IRIARTE et al, 2005:54). Lo que permitiría recuperar aquellas localidades absorbidas actualmente por puerto Bahía Blanca.

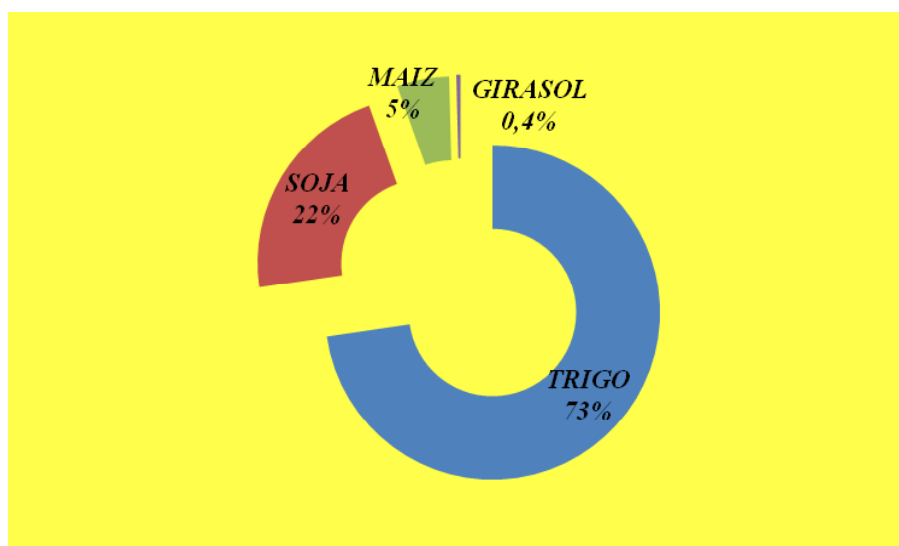
Con claridad meridiana uno de los actores consultados especialista en corretaje comenta “...en la zona del norte de la provincia de Buenos Aires, *que es la zona de influencia del puerto de Rosario, si se traza una línea recta entre ese puerto y Bahía Blanca, la línea es de alrededor de 1500 Km, si uno ubica el centro geográfico de la línea, justo cae en una zona núcleo de producción, que es la zona centro de la provincia, donde las producciones son muy altas. O sea que, daría lo mismo cargar un camión y mandarlo a Rosario que mandarlo a Bahía Blanca, con lo cual el puerto, hábilmente procura subir los precios y hacer que venga mercadería del centro de la provincia de Buenos Aires que sale toda por Rosario, para que salga por Bahía Blanca... el puerto de Rosario, es una zona muy industrializada, con un tráfico complicado de barcos del río Paraná... el puerto de Bahía Blanca exporta productos como maíz entero, trigo entero, soja entera, no industrializada, con lo cual es muy ágil en la descarga y en el embarque, entonces eso hace que el precio de Quequén siga siendo el mismo, lo que hace Bahía Blanca es subir los precios para traer mercadería, el puerto de Quequén no sube los precios y cada vez empieza a perder más mercadería. O sea, es una estrategia de ampliar el hinterland. Si puerto Quequén, o mejor dicho las empresas hiciera lo mismo, a iguales distancias con los valores que tienen las mercadería es una cuestión de diferencias de fletes que son subsanables...*”

En síntesis varios de los referentes consultados expresaron “...Gran parte de la producción de cereales de la zona próxima a puerto Quequén hoy se comercializa por el puerto Bahía Blanca, evidentemente esto ocurre debido a que el costo por tonelada que implica enviar la producción a este último es más que compensado por el diferencial de precios, por ende, en tanto permanezcan dichas diferencias de precios en detrimento de este puerto y valores de flete terrestre bajos, el hinterland de Puerto Quequén se verá cada vez más complicado...”.

6.5. Causas específicas del diferencial de precios para cada uno de los principales granos exportados

En el apartado precedente se describieron los aspectos que inciden en la operatoria portuaria en general y a continuación se presentan las condiciones que pueden afectar el diferencial de precios de cada uno de los productos en particular. Como se observa en el **Gráfico N°11** este puerto se especializa en los embarques de trigo (73%), siguiéndole en importancia la soja (22%), el maíz con un 5%, mientras que los embarques de granos de girasol son muy poco frecuente (0,4%) dado que se exporta en forma transformada.

Gráfico N°11. Participación de embarques de Puerto Quequén de los principales granos.



Fuente: elaboración propia en base a datos de SAGPYA

Una de las causas específicas del diferencial de precios pizarra del trigo en este puerto –según los exportadores–, es la menor calidad relativa de este cereal en la zona de producción.

Según un informe de (INTA Balcarce), “la demanda internacional se centra en la compra de clases específicas de calidad y no en mezclas de diferente aptitud industrial como actualmente ofrece Argentina. Con el tiempo se va exigiendo mayor

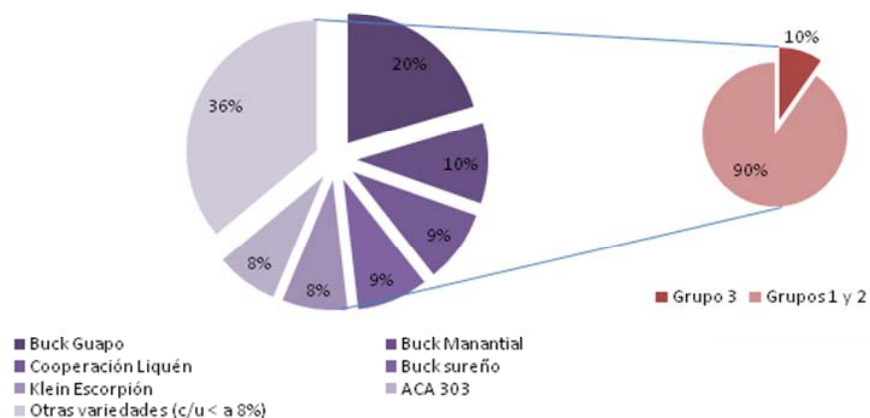
homogeneidad y consistencia (repetibilidad) en los embarques de trigo ya que deben ser utilizados en procesos industriales automatizados”

En Argentina se dispone de trigos de calidad diferenciada, pero luego se cosecha y se almacena mezclando como si las variedades fueran todas iguales, perdiendo su identidad. Esto hace que se venda a precios inferiores, perdiendo una gran cantidad de divisas que el país tiene y no aprovecha.

El Comité de Cereales de Invierno de la CONASE (Comisión Nacional de Semillas) establece una categorización de las variedades de trigo en tres grupos. El primero de ellos abarca aquellas variedades fuertes denominadas “correctoras” y son genéticamente los de mejor calidad, y son demandadas por las grandes panificadoras industriales. El segundo, son también de muy buena calidad, sin llegar a ser correctoras y son aptas para el sistema de panificación tradicional. Y el tercero, cuyas variedades son muy rendidoras pero de calidad deficitaria, siendo adecuadas para panificación corriente.

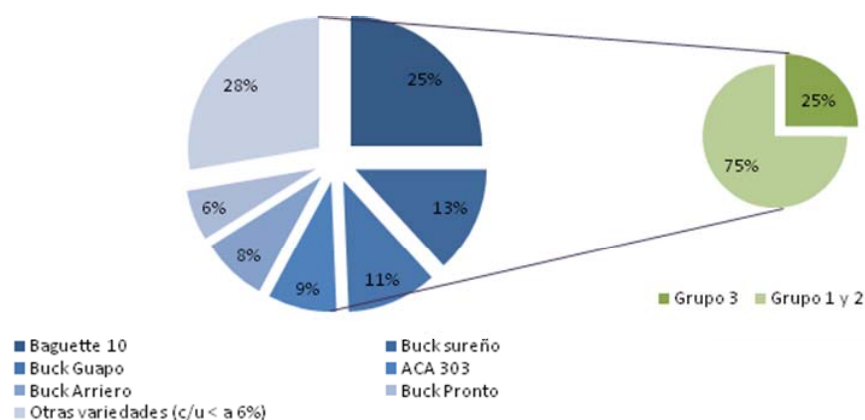
En los **Gráficos N°12 y N°13**, realizados en base datos obtenidos de los informes de cada campaña del PNC (Programa Nacional de Calidad) y cálculos propios, puede observarse que en promedio durante las campañas 2003/4 a 2006/7 en la zona de influencia de puerto Bahía Blanca (Suroeste) se siembra principalmente (20%) la variedad denominada Buck Guapo, clasificada dentro del grupo 1, y en la zona de influencia de puerto Quequén (Sudeste) se siembra principalmente (25%) la variedad denominada Baguette 10, clasificada dentro del grupo 3.

Gráfico N°12. Zona Suroeste. Participación relativa promedio de variedades sembradas en las campañas 2003/4 a 2006/7.



Fuente: elaboración propia en base a datos del PNC

Gráfico N°13. Zona Sudeste. Participación relativa promedio de variedades sembradas en las campañas 2003/4 a 2006/7.



Fuente: elaboración propia en base a datos del PNC

Además, surge de estos gráficos que en la zona Suroeste en promedio del total se sembró un 10% de variedades correspondientes al grupo 3 y en la zona Sudeste un 25%. Demostrando la menor calidad de trigo sembrado en la zona de influencia de puerto Quequén.

En principio, la existencia de variedades de menor calidad no debería modificar el precio pizarra, ya que como se mencionó anteriormente dichas cotizaciones se establecen en base a un estándar. En los casos en que el productor ofrece trigo de mayor

calidad (specialities), se le realiza una bonificación sobre el precio pizarra, y en caso contrario se los castiga con un descuento por debajo del mismo.

Además, no existe un sistema en el cual se determinen estándares de comercialización con lo cual se ofrecen en gran parte al mercado internacional como trigos commodities, siendo escaso el volumen de negocio producido por los trigos de calidad (LLORENS et al, 2004: 27).

Entre los exportadores se observa que se comienzan a incorporar las operatorias de specialities como estrategia de servicio al cliente. Esta situación provoca que para una mejor inserción en el mercado internacional deban contar no sólo con escala suficiente de trigos de calidad sino con una infraestructura adecuada, que aún constituye un cuello de botella en la competitividad de los productos de exportación (LLORENS et al; 2004: 29).

Tal como lo expresa un referente de una empresa acopiadora, *“En la última campaña casi no hubo condiciones de calidad, pero se llegaba a pagar u\$s4/5 por encima de la pizarra de Quequén, por ser libre de baguette; si el exportador sabe que la afluencia es libre de baguette está dispuesto a pagar ese valor”*. Al productor no le conviene sembrar especies de calidad debido a que le pagan por cantidad. Ejemplo: si un baguette rinde 5000 kilos, un no baguette rinde 4000 kilos (20% menos); paga u\$s15 por calidad en u\$s150 (10%); entonces al productor sigue inclinándose a cobrar un mayor porcentaje por mayor rinde, con lo cual produce baguette.

Este es el discurso utilizado por los exportadores a la hora de comercializar por puerto Quequén, aducen un volumen pequeño de trigos de calidad en la zona, no justificándose la segregación de los mismos y castigan con un precio menor que sí se expresa en la pizarra.

En definitiva, el productor se ve doblemente afectado al producir trigos de altos rindes pero inferior calidad.

El principal destino de las exportaciones de trigo es Brasil, cuyos importadores molineros operan con el sistema just in time y exigen calidad de trigo industrial, situación que adiciona un perjuicio a la hora de exportar desde puerto Quequén, ya que muchas veces, además de no tener asegurada la calidad, se ve imposibilitado el

exportador de cumplir con los plazos de envío acordados debido a las demoras producidas en este puerto.

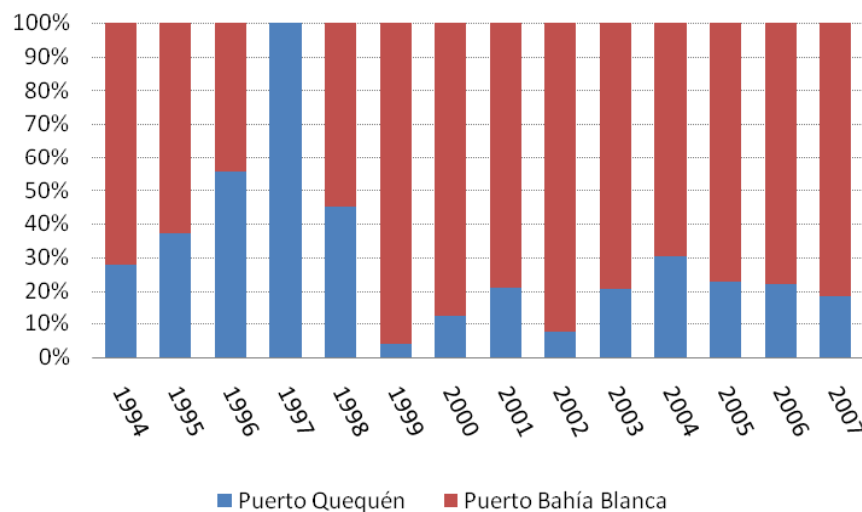
En cuanto a la soja, alcanzó una preponderante importancia a nivel nacional durante la última década. Según datos extraídos de la SAGPYA en la provincia de Buenos Aires se dan dos situaciones bien definidas. En las zonas norte y suroeste de la provincia, se produjo la expansión de la soja a costa de los cultivos de maíz y girasol en ese orden. En cambio, en el sur bonaerense, el proceso de agriculturización es más reciente y la expansión de la soja mucho menor que en las otras regiones.

La soja embarcada desde Bahía Blanca proviene del oeste de la provincia de Buenos Aires, del este de la provincia de La Pampa, del sur de Córdoba y de Santa Fe.

Si bien los embarques desde puerto Quequén de soja crecieron 8 veces desde 1994 hasta 2007, su participación en el total nacional no supera el 8%. Mientras que en puerto Bahía Blanca durante el mismo período los embarques crecieron 15 veces y su participación porcentual en el total nacional alcanza el 30%.

En el **Gráfico N°14** puede observarse la mayor participación porcentual de embarques de soja de puerto Bahía Blanca en comparación con puerto Quequén, siendo para los últimos años en promedio alrededor del 80% para el primero.

Gráfico N°14. Participación relativa de embarques de soja.



Fuente: elaboración propia en base a datos de SAGPYA

Una de las causas esgrimidas por los entrevistados en cuanto a la mayor magnitud del diferencial en el caso de la soja comparado con el diferencial del trigo, es el hecho de que la distancia hacia el destino de dicha oleaginosa es mayor. Según cálculos realizados en base a información proporcionada por una agencia marítima local, durante los años 2005 a 2007 el 71% de la exportación de soja desde puerto Quequén tiene como destino China, a diferencia del trigo cuyo principal destino es Brasil (84%).

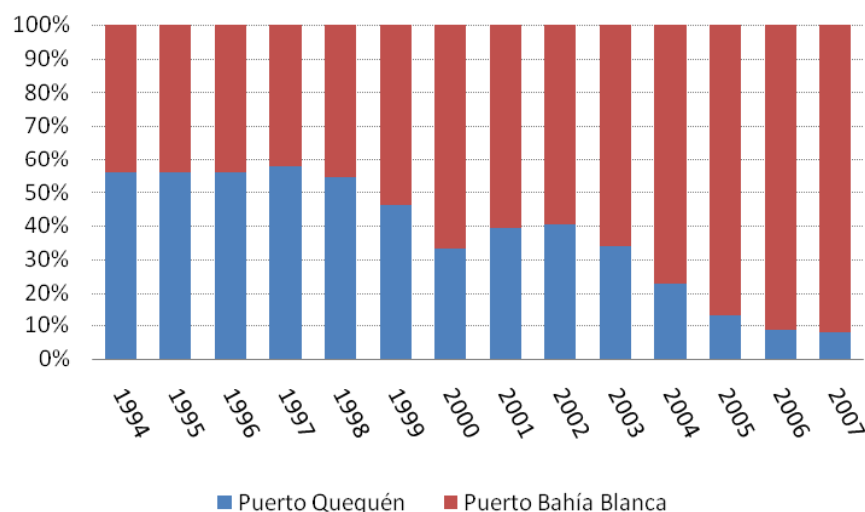
Consecuentemente a la mayor distancia, el costo del flete es superior y los buques utilizados son los de mayor porte, motivos que inciden sobre el diferencial de precio como fuera explicado anteriormente.

En el caso del maíz, ha perdido importancia en los últimos años a consecuencia de los altos costos que implican al productor su siembra⁽³²⁾, y la creciente sustitución de este cultivo por la soja. Por otra parte gran parte se comercializa a nivel interno como alimento de engorde, sobre todo en los feed lots ganaderos, así como también para la cría de aves.

De acuerdo a datos de la SAGPYA en el año 2007 en relación a 1994 los embarques de maíz desde puerto Quequén disminuyeron un 78%. En estos primeros años, tomados como referencia, la participación de exportación de este puerto en el total nacional estaba alrededor del 15%, sin embargo este valor disminuyó al 1% hacia los años 2006 y 2007. Al respecto el gerente de una empresa dedicada a al acopio y comercialización de cereales evidenciaba que “...*el volumen de maíz es inferior al volumen de trigo o soja en este puerto. Nadie está interesado si no es muy barato para cargar un solo barco, porque no hay mucho movimiento...*”.

Puede observarse en el **Gráfico N°15** cómo Puerto Quequén fue perdiendo su participación relativa con respecto a puerto Bahía Blanca, en la exportación de maíz a lo largo del periodo bajo análisis, concentrándose en un 91% para el año 2007.

Gráfico N°15. Participación relativa de embarques de maíz



Fuente: elaboración propia en base a datos de SAGPYA

El girasol se diferencia de los restantes commodities, en que se exportan en su mismo estado una mínima parte de la producción total, ya que la mayor parte de ésta oleaginosa se utiliza para su procesamiento para obtener aceite. Con lo cual no llega a puerto en su mismo estado, sino que sufre un proceso de transformación previamente.

Las dos principales fábricas compradoras de esta oleaginosa tanto en puerto Quequén como en Bahía Blanca, son Cargill y Glencore/Moreno⁽³³⁾. Dado que los embarques son de aceite o subproductos de la molienda, las empresas tienen una infraestructura y logística separada del resto de los productos, motivo por el cual pueden independizarse de la operatoria portuaria.

Al ser las únicas fábricas en el sur de la provincia y con acceso a los dos puertos del litoral Atlántico, ejercen un poder de oligopolio, evidenciado éste por un acuerdo de precios implícito entre ambas. Al respecto se refería un productor de la zona, “...tenemos dos grandes fábricas acá en Puerto Quequén... que lamentablemente creo que no compiten lo que deberían competir porque están muy de acuerdo en pagar el mismo precio y eso es lo que hace que los precios sean demasiado estables y tratan de pagar lo menos posible...”

Cabe recordar que durante el periodo 1994-1996 los diferenciales de precios se registraron a favor de puerto Quequén, situación que se revierte desde ese último año

dado que la firma Cargill instala una planta de procesamiento en Bahía Blanca. Desde entonces ambas firmas (principales demandantes de este grano) pagan valores similares en los dos puertos a fin de garantizarse un abastecimiento continuo para sus industrias, de forma de no operar con capacidad ociosa.

Según expresa Iriarte L. (2001: 63), “...la competencia territorial de las firmas... también se comprueba en los puertos de Bahía Blanca y Necochea... la necesidad de reducir riesgos y bajar la incidencia de los costos fijos lleva a las empresas tradicionalmente competidoras a buscar nuevas formas de coordinación y cooperación para hacer frente a un servicio crítico en la exportación. La alianza entre empresas tiene una tendencia creciente a nivel mundial y también se manifiesta en el sector agroalimentario, cuyo principal objetivo es lograr mayores niveles de rentabilidad”.

A lo expresado anteriormente se suma el argumento del flete interno del girasol comparado con otros granos que resulta más caro. Un camión carga 30/32.000 kilos de trigo, mientras uno de girasol carga 25.000 kilos, por las características propias del grano, grande y de menor peso, hace que se transporte menor cantidad, y por ende a igual costo por distancias, el flete termina siendo más caro.

6.6. Pérdida estimada como consecuencia de las diferencias de cotización

Finalmente, como forma de cuantificar las pérdidas ocasionadas como consecuencia de los diferenciales en las cotizaciones de los productos que se comercializan en la zona de influencia del puerto Quequén, a continuación se ponderan las diferencias en dólares por el total de toneladas embarcadas para trigo, soja y maíz para el período seleccionado (*Tabla N°3*).

Tabla N°3. Pérdida estimada para los principales productos embarcados por Puerto Quequén (en dólares, período 1994 - 2007)

TRIGO	SOJA	MAIZ	TOTAL
Enero 1994 a Marzo 2007	Abril 1994 a Febrero 2007	Abril 1994 a Octubre 2006	
-34.186.648,10	-12.285.989,31	-12.390.344,85	-58.862.982,25

Fuente: elaboración propia en base a datos de www.fyo.com.ar y SAGPYA

Como resulta evidente las mayores diferencias se registran en el trigo por ser el producto de mayor importancia relativa, seguido prácticamente en partes iguales por la soja y el maíz. Cabe destacar que el monto diferencial de exportar por este puerto significa una pérdida para los productores agrícolas de la región, ya que venden su mercadería a precios puestos en puerto. Como contrapartida parte de esos recursos son apropiados por los operadores del recinto portuario, es decir, asalariados de los distintos gremios, empresas prestadoras de servicios, el consorcio de gestión y también las firmas exportadoras, las que tienen la posibilidad de trasladar al precio los sobre costos y eventualmente también pueden comprar a cotizaciones de Quequén y derivar las mercaderías para ser exportadas a un puerto de menores costos relativos, como resulta Bahía Blanca.

7. Conclusiones

A partir del análisis realizado se presentan a continuación una serie de resultados y reflexiones finales acerca de las diferencias de cotización de pizarra para los puertos de Quequén y Bahía Blanca de los principales commodities agrícolas de la región en los últimos quince años. Del análisis se desprende que los principales granos embarcados desde los dos puertos marítimos del sur de la Provincia de Buenos Aires son cuatro, siendo el trigo el de mayor importancia relativa para Quequén y soja para Bahía Blanca, siguiendo en orden de importancia en ambos casos, maíz y girasol. Las cotizaciones de precios pizarra para cada uno de ellos demuestran diferencias entre las dos entidades portuarias, siendo la excepción el girasol ya que esta materia prima se industrializa próxima a las zonas de originación y se embarcan con destino al exterior desde los dos puertos donde se encuentran localizadas importantes firmas trasnacionales.

A lo largo del periodo analizado las diferencias se acrecientan tanto en valores absolutos como relativos, principalmente durante los últimos tres años de análisis, aunque en el caso del maíz se comprobó un cambio estructural en los últimos siete años, así como una magnitud mayor del diferencial, llegando a poco más del 9%. En soja y trigo, en ese orden, existe aleatoriedad en las magnitudes llegando a un 6% en ambos casos.

Entre las causas que explican el diferencial de precios entre los puertos, de acuerdo a la opinión de los actores como de la revisión académica realizada, las mismas pueden agruparse en las de orden natural, es decir, asociadas a las particulares condiciones de localización, profundidad y de clima que afrontan estos puertos del frente marítimo; aquellas relacionadas a la infraestructura, organización y logística portuaria y del hinterland, para finalmente brindar las explicaciones ligadas a características específicas de la comercialización y embarque de los granos exportados.

Entre las explicaciones del primer grupo resulta notoria la influencia que ejercen en Quequén las condiciones climáticas adversas ocasionadas por fuertes vientos, oleaje y tormentas que durante el período analizado lo obliga a permanecer cerrado aproximadamente 100 días al año, afectando su eficiencia en relación a Bahía Blanca que opera normalmente la mayor parte del año. Al tiempo que permanece cerrado por la

situación meteorológica se agrega que el canal de acceso no tiene la suficiente profundidad, razón por la cual es usual que los buques que ingresan a Quequén tengan que completar sus bodegas en alguna Terminal de Bahía Blanca. Estas condiciones significan costos adicionales para los exportadores, los que desde hace una década, priorizan sus inversiones en este último lugar y en caso de embarcar desde Quequén, el costo adicional lo trasladan vía precios a los productores, ya que la mayoría de ellos son firmas que poseen un gran poder de negociación.

A los argumentos expuestos se suman los frecuentes conflictos gremiales, dado que es usual la adopción de medidas de fuerza con el cierre de los accesos terrestres o bien del propio puerto como mecanismo de presión a sus reclamos. Esto también afecta el normal desarrollo de las actividades de exportación, motivos por los cuales exportar desde este puerto entraña riesgos que se trasladan a través de un castigo a las cotizaciones de Quequén a favor de Bahía Blanca, donde la participación y organización sindical parece mucho más flexible.

Otro elemento que comparativamente conspira en la eficiencia del puerto Quequén es la obsolescencia y prácticamente la imposibilidad del uso del transporte por ferrocarril, que es el medio más adecuado y barato para el transporte de productos a granel. En síntesis, los motivos expuestos brindan evidencia de una creciente competencia interportuaria con una tendencia en la reasignación de las cargas a favor de Bahía Blanca y un paulatino achicamiento del hinterland de este puerto del sudeste bonaerense.

Una causa menos conocida entre los actores entrevistados, es la influencia de la calidad en el caso específico del trigo ya que algunos operadores justifican un menor precio de este producto en esta plaza dado que son variedades de alta productividad, pero de tipo blandas para la elaboración de pan que son de menor calidad en relación a los trigos duros correctores del sur. En este aspecto, parece evidente la necesidad de seguir profundizando técnicamente sobre la viabilidad económica y tecnológica de esta importante producción regional.

Un párrafo aparte merece la estructura institucional tanto privada como pública. En el primer caso, a diferencia del puerto Bahía Blanca, Quequén no posee una Bolsa de Cereales local, como tampoco cuenta con una Cámara Arbitral, dependiendo en todos

los aspectos relacionados a la fijación y/o publicación de los precios de referencia, litigios de calidad, contratos y negociación de entidades como las Cámaras Arbitrales de Cereales de Buenos Aires y de Bahía Blanca, es decir, no hay una presencia de actores locales en momentos y lugares estratégicos en la definición de las señales de precios.

En el caso de puerto Quequén los actores más comprometidos con la actividad granaria son las cooperativas, las empresas locales y algunas filiales de empresas trasnacionales, en cambio, en Bahía Blanca existe un mayor número de empresas tanto locales como las principales líderes trasnacionales las que en la década pasada han invertido y modernizado sus propias terminales portuarias, las que reorientan a ese destino el grueso de las cargas del centro sur de la provincia de Buenos Aires. Además en el puerto bahiense se han generado externalidades positivas por la presencia de un extenso polo industrial en constante crecimiento, situación que no parece vislumbrarse en el mediano plazo para el puerto de Quequén.

Respecto a la presencia de la inversión pública es evidente la importancia que todos los sectores le han asignado a la obra de extensión de la escollera sur inaugurada recientemente, que sin duda puede marcar un antes y un después en la operatividad portuaria, dado que mantendrá abierto al puerto un mayor número de días al año, aunque se percibe como una *solución mágica* al problema, pero que dejará al desnudo otras deficiencias organizativas y el conflicto de intereses en torno a esta actividad. Para ello, resulta imperioso que todos los actores ligados a la actividad productiva, comercial y portuaria de Quequén acuerden en avanzar en proyectos como el de profundización del canal a 45 pies y otras, no relacionadas directamente con las obras de infraestructura sino con una mayor participación de los actores directamente afectados, en especial el de los productores agrícolas, entidades e instituciones que pueden brindar alternativas que contribuyan al desarrollo regional.

Como corolario de la presente investigación se confirma que las hipótesis enunciadas han sido aceptadas y verificadas, exceptuando el caso del girasol que como fuera mencionado, demuestra un comportamiento disímil a los restantes granos de exportación.

Finalmente, parece oportuno remarcar la necesidad de seguir investigando sobre otros elementos explicativos, que exceden los objetivos de esta investigación y que pueden dar mayores evidencias y a la vez, encontrar posibles soluciones en un futuro.

8. Notas

⁽¹⁾ Según Krugman (2001; 408) “la ley del precio único establece que, en los mercados competitivos, en los que no se consideran los costes de transporte ni existen barreras oficiales al comercio, tales como los aranceles, los productos idénticos vendidos en diferentes países deben tener el mismo precio, cuando éste venga expresado en términos de una misma moneda”.

⁽²⁾ Los mercados de Disponible o “Spot”, son aquellos que operan dentro de un ámbito institucional, donde tiene lugar la transferencia física de un producto. Son mercados de contado. Las transacciones no están estandarizadas. La calidad, cantidad, y condiciones de entrega del producto varían de operación a operación. En cambio los mercados de Futuros, operan de forma centralizada y regulada por una institución donde no se negocian las existencias físicas de un producto, sino se compran y venden contratos. Dichos contratos pueden ser coberturas de futuro u opciones.

⁽³⁾ De acuerdo a la teoría de la organización industrial formulada por Bain, J. (1963) sostiene que la conducta de las firmas establecidas está condicionada por el accionar de otras unidades económicas que interactúan en el proceso económico. En ese sentido, se considera una barrera a la entrada a cualquier ventaja de la que gocen los agentes ya establecidos sobre los que desean entrar. Entre las fuentes que puede constituir barreras se encuentran, los costos diferenciales en la obtención de insumos por el uso de tecnologías adecuadas, mediante patentes, secretos industriales y otros. También el financiamiento, la aceptación por parte de los consumidores, el marco jurídico vigente y la localización pueden ser condiciones a la entrada de nuevos competidores.

⁽⁴⁾ El institucionalismo puede ser visto como una alternativa heterodoxa al neoclasicismo, pero sin abandonarlo, porque aplica las categorías e instrumentos de la teoría económica convencional. A diferencia de la perspectiva neoclásica que atribuye a los agentes económicos racionalidad perfecta, completo acceso a la información, a la tecnología y capacidad de internalizar la incertidumbre a partir de expectativas racionales, que forman un mercado donde actúan muchos compradores y vendedores anónimos que tienen perfecto conocimiento de la información en cuanto a cantidades,

precios y factores disponibles, que les permite la toma de decisiones sin incertidumbre; la nueva teoría microeconómica o neoinstitucional, plantea que la coordinación no es una característica intrínseca de los sistemas productivos, sino que es el resultado de la participación de los agentes económicos en el mercado, donde éstos utilizan distintos mecanismos para regular una determinada transacción, por ejemplo, se integran verticalmente, celebran contratos de producción o participan en el mercado abierto. Como los precios no son capaces per se de transmitir toda la información necesaria para la toma de decisiones, la existencia de información incompleta y asimétrica, provoca cambios en la conducta de los administradores de empresas. Las firmas responden a las fallas de mercado a través de los mecanismos de organización. En esta perspectiva, el mercado no es el único, ni el más efectivo organizador en la asignación de recursos, ya que las organizaciones, y en particular las empresas, generan también estructuras jerárquicas para asignar y distribuir los recursos. Es decir, que coexisten los mecanismos de asignación de recursos vía mercado (a través de los precios) y los de las organizaciones (a través de las jerarquías), Williamson (1989).

⁽⁵⁾ La propiedad intelectual es la forma bajo la cual el Estado protege el resultado de la actividad creativa del hombre. En la economía del conocimiento, este puede convertirse en un activo esencial de una empresa o de un individuo, lo que hace necesario que los científicos, tecnólogos y gestores comprendan el funcionamiento del sistema de derechos de propiedad intelectual. Antes los derechos de propiedad intelectual se consideraban como un tema sobre todo nacional, pero ahora han adquirido un alcance claramente internacional, es por ello que los políticos y corporaciones consideran la armonización y el reconocimiento recíproco de los derechos de propiedad intelectual como factores clave para promover el comercio internacional. Este tema resulta cada vez más relevante dado que la inversión –sea nacional o extranjera– requiere de un marco jurídico que le garantice la protección de sus activos, tangibles e intangibles, por lo que la adecuada protección de la propiedad en general, se constituye en un elemento de generación y promoción de capitales. El mismo escenario se plantea a nivel internacional, por la ampliación de los mercados, como efecto de la globalización de la economía, que requiere del establecimiento de un marco de protección homogéneo para que el comercio no se vea afectado por distorsiones generadas por la presencia de productos falsificados o piratería.

(6) Los contratos son parte medular en el intercambio ya que permite la promoción o bien el bloqueo de la cooperación en el proceso de intercambio. A diferencia de la teoría convencional donde el contrato es un obstáculo para la asignación de los recursos, en el nuevo institucionalismo se consideran relevantes para bloquear las conductas oportunistas, el riesgo y la incertidumbre de que son objeto las transacciones (Ayala Espino, 1999:196).

(7) Según el enfoque de la organización industrial un mercado se considera transparente cuando todas las unidades económicas tienen disponibilidad de información relevante para la toma de decisiones. Este tipo de información puede ser de precio o “no precio” como por ejemplo la calidad.

(8) *¿De qué depende que una investigación se inicie como exploratoria, descriptiva, correlacional o explicativa?* Son dos los factores que influyen, por un lado el estado del conocimiento en el tema de investigación que nos revele la revisión de la literatura y el enfoque que el investigador pretenda dar a su estudio. La literatura nos puede revelar que no hay antecedentes o los mismos son muy escasos o bien que los trabajos existentes no son aplicables al contexto en el cual habrá de desarrollarse el estudio, en cuyo caso la investigación tendrá que iniciarse como exploratoria. Cuando la literatura nos revela que hay ciertas evidencias teóricas y apoyo empírico moderado, esto es, estudios descriptivos que han detectado y definido ciertas variables, el trabajo puede tener partes netamente descriptivas, mientras que si se detectan una o varias relaciones entre conceptos o variables, la investigación se vuelve correlacional y si a ello se agrega que también en la literatura se revela que existe una o varias teorías que se aplican a nuestro problema de investigación, en estos casos el estudio puede considerarse como explicativo. Por otra parte, el enfoque que el investigador le da a su estudio determinará cómo se iniciará éste, basando en métodos deductivos en el análisis de series de datos y de métodos inductivos en análisis de la información obtenida principalmente a través de las entrevistas.

(9) Las investigaciones de tipo longitudinal o diacrónicas son usadas para analizar los cambios a través del tiempo en determinadas variables o en relaciones entre estas, para ello es necesario recolectar datos a través del tiempo en puntos o periodos

específicos, para hacer inferencias respecto a posibles cambios, sus determinantes y consecuencias.

⁽¹⁰⁾ El muestreo teórico es el proceso de recogida de datos para generar teoría por medio del cual el analista recoge, codifica y analiza sus datos conjuntamente y decide que datos recoger después y donde encontrarlos, para desarrollar su teoría a medida que surge. Este proceso de recogida de datos está controlado por la teoría emergente (GLASER y Strauss, 1967:45).

⁽¹¹⁾ De un total de 159 observaciones el 65 % arrojaron como resultado diferencias en detrimento de puerto Quequén.

⁽¹²⁾ De un total de 84 observaciones el 96% está representado por diferencias en detrimento de puerto Quequén.

⁽¹³⁾ Quizás debido al elevador que se encontraba averiado en Bahía Blanca, mencionado en el caso del trigo.

⁽¹⁴⁾ Prueba de Park: $\ln \hat{u}_i^2 = -10,68 + 0,24 \ln X_i + v_i$. Dado que $\beta = 0,24$ resultó ser no significativo ($t = 0,9149$) se descarta la existencia de heteroscedasticidad.

⁽¹⁵⁾ Es una asociación civil sin fines de lucro, con personería propia y autarquía económica. Es una entidad adherida a la Bolsa de Cereales. Su objetivo principal es la prestación de servicios esenciales para la comunidad agropecuaria en su conjunto. Sus principales funciones además de la fijación de precios orientativos, son las de resolución de conflictos (arbitraje y medición) y análisis de calidad.

⁽¹⁶⁾ Se entiende por marea al ascenso y descenso periódicos de todas las aguas oceánicas, incluyendo las del mar abierto, los golfos y las bahías, como resultado de la atracción gravitatoria de la Luna y del Sol sobre el agua y la propia Tierra. La amplitud de marea es la diferencia entre el nivel superior (pleamar) y el nivel inferior (bajamar).

⁽¹⁷⁾ Falso flete: constituye una indemnización por perjuicios que se paga al armador cuando el fletador no proporciona la carga en la proporción prevista o en el tiempo estipulado, lo que obliga a éste último al pago del flete por la cantidad no embarcada. Esa indemnización la establece el Código de Comercio en la mitad del flete ajustado.

⁽¹⁸⁾ En un trabajo de transporte marítimo (SANCHEZ, 2004:41) señala dentro de la flota mundial de barcos graneleros secos aquellos cuya carga son los granos y derivados compuesta principalmente (68%) por los buques tipo Handymax y Handysize con un porte en dwt (deadweight tonnes) de entre 10.000 y 49.999, y los buques tipo Panamax (22%) con un porte en dwt de entre 50.000 y 79.999, los restantes pertenecen a los de carga de minerales y carbón (10%).

⁽¹⁹⁾ www.vientodelsur.com.ar (marzo, 2008)

⁽²⁰⁾ Las reglas uniformes para la interpretación de los términos comerciales, conocidas como “Incoterms” (International Commercial Terms), que elabora la Cámara de Comercio Internacional (CCI), evitan las incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones de tales términos en países diferentes. Establecen quién se hace cargo de la contratación del transporte y del seguro, y el lugar en que se transmiten al comprador los riesgos de pérdida o daño de la mercadería. Con respecto a la entrega de la mercadería la CCI establece en el punto 12 de la Introducción de la versión 2000 de los Incoterms, que se llevará a cabo en “la forma acostumbrada en el puerto” de embarque, motivo por el cual “es deseable que vendedores y compradores estén debidamente informados de tales costumbres cuando negocien su contrato y que, en caso de incertidumbre, aclaren su posición jurídica incluyendo cláusulas adecuadas en el contrato de venta”.

⁽²¹⁾ Esto se lleva a cabo por medio del llamado calado en los camiones a fin de determinar la calidad preliminar de la carga.

⁽²²⁾ La Cámara Arbitral de Cereales, Oleaginosos, Frutos y Productos de Bahía Blanca tiene su sede en la ciudad de Bahía Blanca y cuenta con una delegación en la ciudad de Necochea. Es una asociación civil con personería jurídica. Cumple tres funciones: actúa como Tribunal Arbitral, establece a través de una Subcomisión de Semana, precios orientativos para Puerto Bahía Blanca y efectúa análisis de granos, semillas y subproductos.

⁽²³⁾ Mediante la Ley N° 23.696 de Reforma del Estado se posibilitó a los particulares, a través de la ley N° 24.093 (Ley de Puertos) mediante contratos de concesión de uso o locación total o parcial, encarar la reparación, modificación,

ampliación o reducción de las instalaciones existentes o construcción de nuevas para la prestación de servicios portuarios. La concesión comprende: la rehabilitación de la infraestructura, definición del equipamiento y obras complementarias (depósitos, oficinas, pavimentos, iluminación, etc.) organizándose de acuerdo al esquema operativo que el propio concesionario propusiera para desarrollar y operar terminales portuarias dentro del ámbito asignado, prestando servicios de movimiento y almacenaje de cargas, atención de los buques y artefactos navales a su exclusivo cargo y con carácter de “uso público”.

⁽²⁴⁾ Costa, A. (2003: 103) mencionaba en su trabajo de investigación el hecho de que la extensión de la escollera sur era un viejo proyecto que se retomaba con la idea de financiamiento de organismos internacionales, tales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), conjuntamente con el Estado Nacional.

⁽²⁵⁾ www.ahorainfo.com.ar (julio, 2008)

⁽²⁶⁾ Extraído de www.prensa.gba.gov.ar (julio, 2008)

⁽²⁷⁾ Respecto de los trámites y costos relativos a la exportación de mercaderías, a partir de la versión 2000 de Incoterms, hay una solución uniforme en todo los términos F que determina que es el vendedor quien debe entregar las mercaderías ya despachadas para su exportación.

⁽²⁸⁾ La predominancia del modo carretero de transporte conforma un hinterland competitivo que cuenta con aproximadamente 300 Km hacia el Noroeste bonaerense, en el cual compite con los puertos de río y Bahía Blanca; 400 Km hacia el Norte compite exclusivamente con Rosario; y 150 Km hacia el Oeste, lo hace exclusivamente con el Puerto de Bahía Blanca.

⁽²⁹⁾ Exceptuando el tramo que une la localidad de Pieres con Quequén, la construcción de puentes derivadores de la R.P. 55 y R.P. 227 (IRIARTE et. al,:39) y la reconstrucción de la circunvalación a la ciudad de Necochea.

⁽³⁰⁾ Se clausuraron alrededor de 404 estaciones ferroviarias (IRIARTE et al, 2005: 38).

⁽³¹⁾ A diferencia del concesionario FerroExpreso Pampeano S.A. que privilegia el transporte de granos que van a Bahía Blanca.

⁽³²⁾ Según un informe de ENGLER et al. (2006) los gastos en insumos para sembrar una hectárea de maíz para la campaña 2006/2007 fueron un 173% mayores a los de soja y el margen bruto por hectárea maíz fue asimismo un 22% menor.

⁽³³⁾ Estas dos fábricas almacenan y procesan alrededor de 1 millón de toneladas de girasol por año.

9. Bibliografía

ARGENTINA. SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTOS. 2007. <<http://www.sagpya.gov.ar/>>. [Consulta: 01 jun. 2008].

ARGENTINA. SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTOS. 2004. Programa Nacional de Calidad de Trigo 2003/4 [en línea] <<http://www.sagpya.gov.ar/>>. [Consulta: 17 ago. 2008].

ARGENTINA. SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTOS. 2005. Programa Nacional de Calidad de Trigo 2004/5 [en línea] <<http://www.sagpya.gov.ar/>>. [Consulta: 17 ago. 2008].

ARGENTINA. SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTOS. 2006. Programa Nacional de Calidad de Trigo 2005/6 [en línea] <<http://www.sagpya.gov.ar/>>. [Consulta: 17 ago. 2008].

ARGENTINA. SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTOS. 2007. Programa Nacional de Calidad de Trigo 2006/7 [en línea] <<http://www.sagpya.gov.ar/>>. [Consulta: 17 ago. 2008].

ARGENTINA. SUBSECRETARIA DE MEDIOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. 2008. <<http://www.prensa.gba.gov.ar/index.php>>. [Consulta: 03 ago. 2008]

ASAGIR. 2007. <http://www.asagir.org.ar/precios_pizarra.asp>. [Consulta: 30 jun. 2008].

AYALA ESPINO, J. 1999. *Instituciones y Economía: Una introducción al neoinstitucionalismo económico*. México: Fondo de Cultura Económica. 397 p.

BAIN, J. 1963. *Organización Industrial*. Barcelona: Omega S.A. 680 p.

BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA. 2007. <<http://www.bcra.gov.ar/>>. [Consulta: 15 ago. 2007]

BRUN, L. 2003. Evolución de los precios recibidos por un productor agropecuario santafesino. In: *Lecturas 6*, Bolsa de Comercio de Rosario: 1 – 18, oct.

BUENOS AIRES: El gobierno invertirá \$500 millones en más de 100 obras de infraestructura. No está incluido Puerto Quequén [en línea]. Ahorainfo, Necochea, 28 jul., 2008. <<http://ahorainfo.com.ar/>>.

CAMARA ARBITRAL DE CEREALES DE BAHIA BLANCA. 2008. <<http://www.cacbb.com.ar/camara.html>>. [Consulta: 05 ago. 2008]

CAMARA ARBITRAL DE LA BOLSA DE CEREALES DE BUENOS AIRES. 2008. <<http://www.cabcbue.com.ar>>. [Consulta: 05 ago. 2008]

CEPAL. 2008. <<http://www.cepal.cl/publicaciones/xml/0/26570/lcl2578e.pdf>> [Consulta: 28 jul. 2008].

CIANI, R.; ESPOSITO, A. 2005. Perfil descriptivo de la cadena de oleaginosos [en línea]. Buenos Aires; DIMEAGRO <<http://www.sagpya.gov.ar/new/0-0/programas/dma/publicaciones/perspectivas/Perfiles%20descriptivos/Cadena%20de%20oleaginosos.pdf>> [Consulta: 30 jun. 2008]

CONSEJO PORTUARIO ARGENTINO. 2008. <<http://www.consejoportuario.com.ar/puertos.aspx?id=42>>. [Consulta: 30 jun. 2008].

CONSORCIO DE GESTION DE PUERTO BAHIA BLANCA. 2008. <<http://www.puertobahiablanca.com/>>. [Consulta: 30 jun. 2008].

CONSORCIO DE GESTION DE PUERTO QUEQUÉN. 2008. <<http://www.puertoquequen.com/>> [Consulta: 30 jun. 2008].

COSTA, A. 2003. *Nuevas formas de organización y gestión del sistema portuario argentino en la década del '90: competitividad y eficiencia del puerto Quequén*. Tesis M. S. Universidad Nacional de Mar del Plata, Facultad de Ciencias Agrarias, Unidad integrada Balcarce. 182 p.

COSTA, A.; BRIEVA, S.; IRIARTE L. 2004. *Proceso de privatización, organización y competencia interportuaria en Argentina: el caso del Puerto Quequén*. In: *Boletín del instituto de geografía*, UNAM, (54): 93 – 113. ISSN 0188-4511

DOERR, O.; SANCHEZ, R. 2006. Indicadores de productividad para la industria portuaria. Aplicación en América Latina y el Caribe [en línea]. Santiago de Chile:

El Puerto Quequén está paralizado por el conflicto con SUPA [en línea]. Viento del Sur, Necochea, 12 mar., 2008. <<http://www.vientodelsur.com.ar/>>.

ENGLER, A.; NAHUELHUAL, L. 2006. Respuesta del precio del trigo chileno a los cambios en el mercado internacional: Un análisis de cointegración. In: *Ciencia e investigación agraria*, Facultad de agronomía e Ingeniería Forestal, Pontificia Universidad Católica de Chile, 33 (3): 177-270, set.-dic. ISSN: 0718-1620

FUTUROS Y OPCIONES. 2007. <<http://www.fyo.com>> [Consulta: 13 ago. 2007]

GARDEL, C. 2000. Puertos graneleros en la Argentina y algunos indicadores de performance portuaria. In: *Lecturas 3*, Bolsa de Comercio de Rosario: 9 – 49, abr.

GRANDA V., J. 2005. Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios [en línea]. Santiago de Chile: CEPAL. <<http://www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/6/23996/P23996.xml&xsl=/drni/tpl/p9f.xsl&base=/drni/tpl/top-bottom.xsl>> [Consulta: 28 jul. 2008].

GUJARATI, D. 1999. Regresión con variables dicótomas. pp. 489-528. In: Gujarati, D. 1997. *Econometría*. 3 ed. Santafé de Bogotá, Colombia: McGraw-Hill. 824p.

HERNANDEZ, R.; FERNANDEZ, C.; BAPTISTA, P. 1998. *Metodología de la investigación*. 2 ed.-- México: McGraw Hill. 512p.

INTA, Balcarce. 2002. <http://www.inta.gov.ar/balcarce/info/documentos/agric/posco/granos/trigo_clasif.htm> [Consulta: 31 jul. 2008].

INTA, Marcos Juárez. 2004. <<http://www.inta.gov.ar/mjuarez/info/documentos/trigo/clasiva04.htm>> [Consulta: 31 jul. 2008]

INTA, Paraná. 2006. <http://www.inta.gov.ar/parana/info/documentos/economia/otros_documentos/50427_061025_los.htm> [Consulta: 31 jul. 2008]

Inversión de 130 millones de dólares para puerto de Bahía Blanca [en línea]. Diarios de la Matanza. Buenos Aires, 17 jul., 2008. < <http://www.prensa.gba.gov.ar/nota.php?idnoticia=876&i=true>>.

IRIARTE, L. 2002. *Manifestaciones territoriales resultantes de la expansión productiva y comercial de la industria aceitera argentina*. Balcarce, FLACSO Universidad Nacional de Mar del Plata. 89 p.

----- et al. 2005. *Cuentapropismo, acuerdos y selectividad espacial: Un análisis del sistema de transporte de cargas granarias en el centro-sur de la provincia de Buenos Aires*. Bahía Blanca, Argentina: EdiUNS. 138 p.

LAZZATI, N. 2003. *Análisis del precio del trigo pizarra Rosario* [en línea]. Rosario: Bolsa de Comercio de Rosario. <<http://www.bcr.com.ar/pagcentrales/publicaciones/images/pdf/SerieTrigo.pdf>> [Consulta: 1 jun. 2008].

-----; PACHECO, J. 2004. *Análisis de la evolución del componente estacional del precio de soja en Argentina. Implicancias para el productor agropecuario*. In: *Informativo semanal*, Bolsa de Comercio de Rosario, XXIII (1177): 4-8, nov.

LEMA, D.; BRESCIA, V. 1998. *La convergencia de los precios agrícolas de la Argentina y de los EE.UU.: La "ley de un solo precio" para los commodities pampeanos* [en línea]. Balcarce: INTA. <http://www.inta.gov.ar/ies/docs/doctrab/DT_02.pdf>. [Consulta: 5 jun. 2008]

LLORENS, J. et al. 2004. *Mecanismos de coordinación en trigo de calidad* [en línea]. Balcarce: INTA. <<http://www.inta.gov.ar/balcarce/info/documentos/econo/mercado/mecanismos.htm>>. [Consulta: 8 ago. 2008]

MOHANTY, S.; PETERSON E.; SMITH, D. 1998. *Price Integration in MERCOSUR Countries: A fractional Cointegration Analysis* [en línea]. Salt Lake City. <<http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/20954/1/spmoha01.pdf>>. [Consulta: 1 jun. 2008]

PADBERG, D., ed.; RITSON, C., ed.; ALBISU, L., ed. 1997. *Agro-Food Marketing*. Cambridge: CAB INTERNATIONAL. 98p.

PRIMERA EXPORTACION. S.a. <<http://www.primeralexportacion.com.ar/doc/capacit/docs/0033.php>> [Consulta: 25 jul. 2008]

RICCI, H. 2001. *Análisis de los ciclos en commodities agrícolas* [en línea]. Rosario: BCR. <http://www.bcr.com.ar/Publicaciones/Ediciones%20BCR/Archivos%20de%20cortes%20C3%ADa/Lecturas%206/ciclos_ricci.pdf>. [Consulta: 8 jul. 2008]

SANCHEZ, R. 2004. Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente [en línea]. Santiago de Chile: CEPAL <http://www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/7/20607/P20607.xml&xsl=/drni/tpl/p9f.xsl&base=/tpl/top-bottom.xslt> [Consulta: 30 jul. 2008].

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CENTRO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. AREA DE HIDRAULICA Y VIAS DE COMUNICACIÓN. 2006. *Estudio de competitividad logística del Puerto Quequén: Definición del hinterland competitivo*. Olavarría: UNICEN. 109p.

WILLIAMSON, O. 1989. *Instituciones económicas del capitalismo*. México: Fondo de Cultura Económica. 435 p.

ANEXOS

Anexo I

Evolución del tipo de cambio u\$s/\$ (promedio mensual, periodo enero 1994 – julio 2007)

FECHA	Tipo de cambio Prom. mensual	FECHA	Tipo de cambio Prom. mensual	FECHA	Tipo de cambio Prom. mensual	FECHA	Tipo de cambio Prom. mensual
ene-94	1	jun-97	1	nov-00	1	abr-04	2,83
feb-94	1	jul-97	1	dic-00	1	may-04	2,92
mar-94	1	ago-97	1	ene-01	1	jun-04	2,96
abr-94	1	sep-97	1	feb-01	1	jul-04	2,96
may-94	1	oct-97	1	mar-01	1	ago-04	3,01
jun-94	1	nov-97	1	abr-01	1	sep-04	2,99
jul-94	1	dic-97	1	may-01	1	oct-04	2,97
ago-94	1	ene-98	1	jun-01	1	nov-04	2,95
sep-94	1	feb-98	1	jul-01	1	dic-04	2,97
oct-94	1	mar-98	1	ago-01	1	ene-05	2,94
nov-94	1	abr-98	1	sep-01	1	feb-05	2,92
dic-94	1	may-98	1	oct-01	1	mar-05	2,93
ene-95	1	jun-98	1	nov-01	1	abr-05	2,90
feb-95	1	jul-98	1	dic-01	1	may-05	2,89
mar-95	1	ago-98	1	ene-02	1,45	jun-05	2,88
abr-95	1	sep-98	1	feb-02	2,00	jul-05	2,87
may-95	1	oct-98	1	mar-02	2,43	ago-05	2,89
jun-95	1	nov-98	1	abr-02	2,89	sep-05	2,91
jul-95	1	dic-98	1	may-02	3,34	oct-05	2,97
ago-95	1	ene-99	1	jun-02	3,65	nov-05	2,97
sep-95	1	feb-99	1	jul-02	3,62	dic-05	3,02
oct-95	1	mar-99	1	ago-02	3,63	ene-06	3,05
nov-95	1	abr-99	1	sep-02	3,65	feb-06	3,07
dic-95	1	may-99	1	oct-02	3,66	mar-06	3,08
ene-96	1	jun-99	1	nov-02	3,54	abr-06	3,07
feb-96	1	jul-99	1	dic-02	3,49	may-06	3,06
mar-96	1	ago-99	1	ene-03	3,26	jun-06	3,08
abr-96	1	sep-99	1	feb-03	3,17	jul-06	3,08
may-96	1	oct-99	1	mar-03	3,07	ago-06	3,08
jun-96	1	nov-99	1	abr-03	2,89	sep-06	3,10
jul-96	1	dic-99	1	may-03	2,84	oct-06	3,10
ago-96	1	ene-00	1	jun-03	2,81	nov-06	3,07
sep-96	1	feb-00	1	jul-03	2,80	dic-06	3,06
oct-96	1	mar-00	1	ago-03	2,93	ene-07	3,09
nov-96	1	abr-00	1	sep-03	2,92	feb-07	3,10
dic-96	1	may-00	1	oct-03	2,86	mar-07	3,10
ene-97	1	jun-00	1	nov-03	2,89	abr-07	3,09
feb-97	1	jul-00	1	dic-03	2,96	may-07	3,08
mar-97	1	ago-00	1	ene-04	2,89	jun-07	3,08
abr-97	1	sep-00	1	feb-04	2,93	jul-07	3,11
may-97	1	oct-00	1	mar-04	2,90		

Anexo II

Evolución de las cotizaciones de trigo, soja, maíz y girasol (en dólares, periodo enero 1994 – julio 2007)

FECHA	TRIGO		SOJA		MAIZ		GIRASOL	
	Bahía Blanca	Quequén	Bahía Blanca	Quequén	Bahía Blanca	Quequén	Bahía Blanca	Quequén
ene-94	114,9	114,8					243,2	250,2
feb-94	111,8	111,8					222,7	224,8
mar-94	110,4	110,6					210,3	215,8
abr-94	117,7	117,9	210,7	207,7	98,2	98,7	203,0	207,0
may-94	124,8	124,8	221,1	217,7	103,6	103,0	209,5	213,4
jun-94	125,0	125,0	226,6	223,7	104,4	103,3	212,8	218,4
jul-94	124,7	124,7	211,7	206,7	98,6	98,2	205,3	210,6
ago-94	122,7	122,8	209,0	203,7	94,0	93,9	214,3	219,5
sep-94	135,3	135,6			101,2	101,4	242,3	247,5
oct-94	146,5	147,3			101,4	102,5	233,6	239,1
nov-94	148,0	148,7			102,0	104,0	249,6	254,1
dic-94	130,9	130,3					252,7	257,5
ene-95	124,6	123,9					220,9	224,3
feb-95	121,8	119,8					190,2	196,2
mar-95	118,6	117,4			95,2	98,2	178,8	183,2
abr-95	115,6	115,1	182,7	180,4	90,5	90,4	184,6	189,5
may-95	131,7	131,4	185,0	183,8	100,0	99,6	189,9	195,5
jun-95	160,3	160,3	195,0	192,0	118,4	118,2	212,3	216,6
jul-95	202,9	201,8	210,1	206,1	127,9	128,0	230,9	237,0
ago-95	206,3	204,2	217,5	214,5	124,1	123,1	211,3	216,7
sep-95	210,8	211,5			132,7	133,0	222,5	228,9
oct-95	205,0	203,7			140,0	138,0	228,1	233,9
nov-95	201,9	200,8					225,4	230,5
dic-95	202,0	201,7					207,1	211,3
ene-96	212,0	209,4					209,1	214,0
feb-96	233,5	230,6					191,2	191,3
mar-96	234,0	231,6					189,3	190,6
abr-96	241,3	241,0			176,1	175,4	210,5	211,1
may-96	268,6	268,9	274,3	271,8	189,3	189,3	236,4	236,5
jun-96	241,9	240,9			173,6	173,2	223,6	223,6
jul-96	213,8	214,0			173,5	173,5	211,2	211,2
ago-96	186,6	186,7			162,8	162,6	222,4	222,4
sep-96	160,7	161,1			145,6	144,9	232,5	232,5
oct-96	151,7	152,2			131,8	133,4	211,2	211,2
nov-96	138,8	139,9			114,2	115,4	207,2	207,2
dic-96	128,8	130,7			112,0	112,0	214,4	214,4
ene-97	134,5	133,2					207,9	207,9

	TRIGO		SOJA		MAIZ		GIRASOL	
FECHA	Bahía Blanca	Quequén	Bahía Blanca	Quequén	Bahía Blanca	Quequén	Bahía Blanca	Quequén
feb-97	134,1	133,2					195,6	195,7
mar-97	147,3	148,7					206,2	206,2
abr-97	147,5	155,0			112,0	112,0	207,1	207,1
may-97	149,9	158,2			110,1	108,6	223,0	223,0
jun-97	140,0	146,0			107,1	106,1	220,6	220,6
jul-97					100,6	99,6	212,7	212,7
ago-97					103,8	103,9	214,9	214,8
sep-97					104,9	104,6	220,1	220,1
oct-97					109,5	110,7	233,0	233,0
nov-97	126,9	131,5			107,9	108,7	266,6	266,6
dic-97	121,3	121,7					259,4	259,4
ene-98	112,9	113,1					240,0	240,0
feb-98	114,7	114,7					240,0	240,0
mar-98	112,0	111,3					241,6	241,5
abr-98	113,6	112,3			98,2	98,3	249,8	249,8
may-98	117,5	115,3			94,0	93,2	274,3	274,3
jun-98	112,8	111,2	203,3	204,7	95,2	92,9	255,7	255,8
jul-98	108,5	107,5	195,4	192,4	94,6	93,6	235,0	235,0
ago-98	100,1	99,3	181,0	179,5	92,4	91,8	228,6	228,6
sep-98	101,8	100,4			87,7	87,3	228,9	228,9
oct-98	119,8	118,2			90,6	86,6	233,0	233,0
nov-98	122,0	120,1			95,3	92,7	229,0	229,0
dic-98	107,8	106,4			95,4	93,8	210,2	210,2
ene-99	104,9	104,2					180,6	180,6
feb-99	96,5	94,2					158,2	158,2
mar-99	101,7	99,0					136,4	136,5
abr-99	112,5	112,2	146,0	142,0	88,5	88,1	153,6	153,6
may-99	112,2	111,2	143,3	140,4	92,0	90,8	160,9	160,9
jun-99	119,5	118,8	145,9	140,8	93,5	91,9	150,9	150,9
jul-99	116,8	116,3	141,6	140,7	87,8	86,4	148,8	148,8
ago-99	120,8	119,2			87,1	86,4	161,4	161,3
sep-99	122,5	121,5			83,1	82,6	169,2	169,2
oct-99	103,7	104,3			84,9	85,1	162,1	162,1
nov-99	94,0	93,9			85,5	85,0	146,7	146,7
dic-99	82,3	81,1			82,6	80,5	145,9	145,8
ene-00	92,5	91,6					142,8	142,5
feb-00	95,2	94,4					134,6	134,5
mar-00	100,0	100,0			83,3	82,5	132,8	132,8
abr-00	107,1	106,9	173,5	169,7	84,4	84,3	134,9	134,9
may-00	115,7	116,0	179,9	177,3	85,2	83,8	127,4	127,4
jun-00	119,0	119,3	174,7	170,8	80,2	78,5	124,1	123,9
jul-00	119,4	120,2	163,8	160,4	73,3	72,1	133,4	133,4

	TRIGO		SOJA		MAIZ		GIRASOL	
FECHA	Bahía Blanca	Quequén	Bahía Blanca	Quequén	Bahía Blanca	Quequén	Bahía Blanca	Quequén
ago-00	115,7	116,9	163,5	160,5	72,0	71,1	131,8	131,6
sep-00	111,6	112,7	173,0	170,0	71,2	69,7	129,3	128,8
oct-00	123,4	123,9			73,7	70,9	121,4	121,3
nov-00	129,0	127,5			77,5	73,6	132,0	132,0
dic-00	114,0	112,9			81,7	78,7	143,0	143,0
ene-01	115,7	115,3					135,4	135,4
feb-01	117,9	118,3					135,8	135,2
mar-01	115,9	115,9					141,0	141,0
abr-01	117,2	117,3	138,3	135,4	79,4	76,4	139,8	139,8
may-01	122,2	122,8	142,4	138,0	78,4	76,0	141,9	141,9
jun-01	121,4	122,9	157,7	152,6	77,8	75,3	153,9	153,9
jul-01	121,7	122,1	178,7	175,3	84,7	83,9	167,6	167,6
ago-01	118,1	121,2	182,2	182,4	88,9	86,9	173,5	173,5
sep-01	115,1	117,2	179,2	177,0	87,2	84,4	169,3	169,3
oct-01	122,2	121,9			85,8	80,4	176,2	176,2
nov-01	128,2	126,7			86,0	82,9	208,2	208,2
dic-01	113,7	110,4					223,0	223,0
ene-02	82,4	82,5					172,3	172,0
feb-02	91,7	93,5					138,6	138,1
mar-02	85,9	89,0					145,5	145,7
abr-02	96,4	95,9			29,6	28,4	132,4	132,4
may-02	108,7	109,8	138,0	132,4	68,4	68,1	135,5	135,1
jun-02	120,0	120,1	138,7	134,0	70,2	70,6	148,9	148,9
jul-02	127,3	128,3	150,4	144,8	72,3	69,3	158,4	158,5
ago-02	137,2	137,1	156,5	151,5	78,2	75,8	170,6	170,6
sep-02	147,2	147,2	159,4	157,2	82,8	80,6	160,3	160,3
oct-02	137,2	137,2	157,2	157,1	79,1	76,4	158,9	158,9
nov-02	133,3	133,7	165,9	163,8	82,1	79,4	168,1	168,1
dic-02	109,8	109,7			79,6	77,4	166,4	166,4
ene-03	109,2	108,7			85,0	81,2	160,4	160,4
feb-03	114,6	114,5			87,5	83,6	162,8	162,8
mar-03	118,9	118,6			90,2	86,1	156,4	156,4
abr-03	120,3	119,8	162,4	160,0	79,3	76,7	152,9	152,9
may-03	130,3	130,0	167,0	162,4	82,2	79,7	159,6	159,6
jun-03	129,0	128,4	168,1	163,7	80,2	77,7	165,0	164,8
jul-03	126,3	125,9	162,6	158,9	73,1	70,3	160,5	160,5
ago-03	126,8	126,8	159,5	156,8	75,2	72,8	149,4	149,6
sep-03	123,9	124,3	172,9	169,9	80,0	78,9	159,6	159,6
oct-03	129,1	129,3	203,2	199,3	77,0	75,3	175,7	175,7
nov-03	135,4	134,5	213,8	212,7	83,2	79,5	190,6	190,6
dic-03	134,8	134,0	215,3	212,3	87,5	84,6	199,2	199,2
ene-04	124,6	122,5	222,9	220,8	90,4	85,6	194,4	194,4

	TRIGO		SOJA		MAIZ		GIRASOL	
FECHA	Bahía Blanca	Quequén	Bahía Blanca	Quequén	Bahía Blanca	Quequén	Bahía Blanca	Quequén
feb-04	116,3	113,3					188,0	188,0
mar-04	121,8	119,0					190,0	189,9
abr-04	127,4	126,1	235,1	229,4			188,4	188,4
may-04	125,9	123,6	208,5	208,8	91,7	84,7	183,0	183,0
jun-04	112,5	112,5	187,6	183,4	97,1	88,9	168,4	168,3
jul-04	106,8	106,7	173,2	168,9	85,2	79,7	162,1	162,1
ago-04	95,5	93,4	163,8	159,4	79,3	72,7	160,3	160,3
sep-04	98,2	96,5	165,3	162,1	77,0	72,3	169,8	169,8
oct-04	97,3	97,1	155,7	152,4	75,3	71,2	176,1	176,1
nov-04	92,9	91,6	154,9	147,9	73,0	70,9	178,8	178,8
dic-04	86,9	82,9	156,4	151,7			173,5	173,5
ene-05	84,4	80,4					166,8	166,8
feb-05	88,6	88,5			68,5	69,5	162,9	162,9
mar-05	105,4	104,4			70,2	68,4	169,5	169,6
abr-05	109,3	103,0	167,7	160,2	72,7	68,0	168,0	167,7
may-05	106,9	101,4	167,9	161,8	70,5	66,5	169,9	169,6
jun-05	105,1	102,0	178,2	169,1	74,0	69,4	175,6	175,6
jul-05	109,7	108,1	186,6	181,5	79,4	74,9	181,8	181,8
ago-05	106,0	106,1	180,2	178,4	81,2	77,5	183,6	183,6
sep-05	99,2	98,2	171,6	169,4	78,2	73,5	176,5	176,5
oct-05	101,6	101,2	164,5	161,7	75,2	70,5	167,6	167,6
nov-05	106,3	104,3	160,6	156,0	73,8	69,0	156,5	156,5
dic-05	101,5	98,0	168,5	159,0	73,3	68,1	151,4	151,4
ene-06	110,5	104,5	175,1	167,5			153,8	153,8
feb-06	109,9	107,6	168,3	161,2			151,1	151,1
mar-06	103,1	101,1	162,4	155,8			151,1	151,1
abr-06	102,8	103,7	163,1	158,3	80,7	73,1	165,3	165,3
may-06	110,4	108,8	168,4	163,6	96,5	93,2	169,9	169,9
jun-06	105,7	99,3	167,4	159,4	93,5	89,1	172,1	172,1
jul-06	105,0	99,9	168,2	160,8	91,3	85,8	164,5	164,5
ago-06	108,8	104,8	167,3	161,7	89,4	81,9	170,5	170,5
sep-06	112,9	106,3	167,3	161,2	92,7	84,5	177,6	177,6
oct-06	113,0	109,8	175,6	170,0	96,8	87,9	179,6	179,6
nov-06	117,1	113,8	191,7	185,6			191,1	191,1
dic-06	121,6	116,9	200,9	195,6			198,8	198,8
ene-07	120,4	119,1	192,1	190,3			187,9	187,9
feb-07	121,0	114,2	191,1	187,3			188,4	188,4
mar-07	120,6	114,4	191,2	185,4			194,6	194,7
abr-07	119,8	118,4	191,3	186,1			198,8	199,1
may-07	121,9	124,9	192,5	188,0			222,9	222,9
jun-07	131,3	133,8	202,5	195,6	116,1	109,0		
jul-07	139,9	138,4	201,8	194,7	119,3	112,8		

Anexo III

Diferencias de cotización de trigo, soja, maíz y girasol entre los Puertos Quequén y Bahía Blanca (en dólares, periodo enero 1994–julio 2007)

FECHA	TRIGO		SOJA		MAIZ		GIRASOL	
	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS
ene-94	-0,10	-0,1%					7,0	2,9%
feb-94	0,02	0,0%					2,1	0,9%
mar-94	0,16	0,1%					5,5	2,6%
abr-94	0,20	0,2%	-3,0	-1,4%	0,5	0,6%	4,1	2,0%
may-94	0,02	0,0%	-3,4	-1,5%	-0,5	-0,5%	3,9	1,9%
jun-94	0,00	0,0%	-2,9	-1,3%	-1,1	-1,1%	5,7	2,7%
jul-94	-0,05	0,0%	-5,0	-2,4%	-0,4	-0,4%	5,2	2,6%
ago-94	0,14	0,1%	-5,3	-2,6%	-0,1	-0,1%	5,2	2,4%
sep-94	0,27	0,2%			0,2	0,2%	5,2	2,1%
oct-94	0,78	0,5%			1,2	1,2%	5,5	2,3%
nov-94	0,67	0,5%			2,0	2,0%	4,5	1,8%
dic-94	-0,61	-0,5%					4,8	1,9%
ene-95	-0,73	-0,6%					3,4	1,5%
feb-95	-2,05	-1,7%					6,0	3,1%
mar-95	-1,26	-1,1%			3,0	3,2%	4,4	2,5%
abr-95	-0,50	-0,4%	-2,3	-1,3%	-0,1	-0,1%	4,9	2,7%
may-95	-0,34	-0,3%	-1,2	-0,7%	-0,4	-0,4%	5,6	3,0%
jun-95	0,05	0,0%	-3,0	-1,5%	-0,2	-0,2%	4,3	2,0%
jul-95	-1,05	-0,5%	-4,0	-1,9%	0,1	0,1%	6,1	2,7%
ago-95	-2,12	-1,0%	-3,0	-1,4%	-0,9	-0,8%	5,4	2,6%
sep-95	0,67	0,3%			0,4	0,3%	6,3	2,8%
oct-95	-1,31	-0,6%			-2,0	-1,4%	5,7	2,5%
nov-95	-1,10	-0,5%					5,1	2,3%
dic-95	-0,27	-0,1%					4,2	2,0%
ene-96	-2,61	-1,2%					4,9	2,3%
feb-96	-2,90	-1,2%					0,1	0,1%
mar-96	-2,33	-1,0%					1,2	0,7%
abr-96	-0,25	-0,1%			-0,6	-0,4%	0,6	0,3%
may-96	0,38	0,1%	-2,5	-0,9%	0,1	0,0%	0,0	0,0%
jun-96	-1,03	-0,4%			-0,4	-0,2%	0,0	0,0%
jul-96	0,19	0,1%			0,0	0,0%	0,0	0,0%
ago-96	0,07	0,0%			-0,2	-0,1%	0,0	0,0%
sep-96	0,47	0,3%			-0,7	-0,5%	0,0	0,0%
oct-96	0,52	0,3%			1,6	1,2%	0,0	0,0%
nov-96	1,15	0,8%			1,2	1,1%	0,0	0,0%
dic-96	1,91	1,5%			0,0	0,0%	0,0	0,0%

	TRIGO		SOJA		MAIZ		GIRASOL	
FECHA	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS
ene-97	-1,23	-0,9%					0,0	0,0%
feb-97	-0,87	-0,6%					0,1	0,1%
mar-97	1,42	1,0%					0,0	0,0%
abr-97	7,46	5,1%			0,0	0,0%	0,0	0,0%
may-97	8,28	5,5%			-1,5	-1,4%	0,0	0,0%
jun-97	6,00	4,3%			-1,0	-1,0%	0,0	0,0%
jul-97					-1,0	-1,0%	0,0	0,0%
ago-97					0,2	0,2%	0,0	0,0%
sep-97					-0,2	-0,2%	0,0	0,0%
oct-97					1,2	1,1%	0,0	0,0%
nov-97	4,63	3,6%			0,8	0,7%	0,0	0,0%
dic-97	0,40	0,3%					0,0	0,0%
ene-98	0,20	0,2%					0,0	0,0%
feb-98	-0,02	0,0%					0,0	0,0%
mar-98	-0,74	-0,7%					0,0	0,0%
abr-98	-1,27	-1,1%			0,2	0,2%	0,0	0,0%
may-98	-2,16	-1,8%			-0,8	-0,8%	0,0	0,0%
jun-98	-1,68	-1,5%	1,3	0,7%	-2,3	-2,4%	0,1	0,0%
jul-98	-1,00	-0,9%	-3,0	-1,5%	-1,0	-1,0%	0,0	0,0%
ago-98	-0,75	-0,7%	-1,5	-0,8%	-0,6	-0,6%	0,0	0,0%
sep-98	-1,43	-1,4%			-0,3	-0,4%	0,0	0,0%
oct-98	-1,51	-1,3%			-4,0	-4,4%	0,0	0,0%
nov-98	-1,83	-1,5%			-2,6	-2,7%	0,0	0,0%
dic-98	-1,41	-1,3%			-1,7	-1,7%	0,0	0,0%
ene-99	-0,73	-0,7%					0,0	0,0%
feb-99	-2,29	-2,4%					0,0	0,0%
mar-99	-2,66	-2,6%					0,1	0,0%
abr-99	-0,31	-0,3%	-4,0	-2,7%	-0,4	-0,4%	0,0	0,0%
may-99	-1,01	-0,9%	-2,9	-2,0%	-1,3	-1,4%	0,0	0,0%
jun-99	-0,67	-0,6%	-5,1	-3,5%	-1,6	-1,7%	0,0	0,0%
jul-99	-0,47	-0,4%	-0,9	-0,6%	-1,4	-1,6%	0,0	0,0%
ago-99	-1,61	-1,3%			-0,7	-0,8%	-0,1	-0,1%
sep-99	-1,06	-0,9%			-0,5	-0,6%	0,0	0,0%
oct-99	0,56	0,5%			0,2	0,3%	0,0	0,0%
nov-99	-0,06	-0,1%			-0,5	-0,6%	0,0	0,0%
dic-99	-1,18	-1,4%			-2,1	-2,5%	-0,2	-0,1%
ene-00	-0,83	-0,9%					-0,3	-0,2%
feb-00	-0,86	-0,9%					-0,1	-0,1%
mar-00	-0,09	-0,1%			-0,8	-0,9%	0,0	0,0%
abr-00	-0,21	-0,2%	-3,8	-2,2%	-0,1	-0,1%	0,0	0,0%
may-00	0,30	0,3%	-2,6	-1,4%	-1,4	-1,6%	0,0	0,0%

	TRIGO		SOJA		MAIZ		GIRASOL	
FECHA	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS
jun-00	0,31	0,3%	-3,9	-2,2%	-1,8	-2,2%	-0,1	-0,1%
jul-00	0,78	0,7%	-3,4	-2,1%	-1,2	-1,6%	0,0	0,0%
ago-00	1,24	1,1%	-3,0	-1,8%	-0,9	-1,2%	-0,2	-0,2%
sep-00	1,07	1,0%	-3,0	-1,7%	-1,5	-2,1%	-0,4	-0,3%
oct-00	0,45	0,4%			-2,8	-3,8%	-0,1	-0,1%
nov-00	-1,5	-1,2%			-3,9	-5,0%	0,0	0,0%
dic-00	-1,0	-0,9%			-3,0	-3,7%	0,0	0,0%
ene-01	-0,4	-0,3%					0,0	0,0%
feb-01	0,4	0,3%					-0,6	-0,4%
mar-01	-0,1	-0,1%					0,0	0,0%
abr-01	0,1	0,1%	-2,9	-2,1%	-3,0	-3,8%	-0,1	0,0%
may-01	0,6	0,5%	-4,4	-3,1%	-2,3	-3,0%	0,0	0,0%
jun-01	1,4	1,2%	-5,1	-3,3%	-2,5	-3,2%	0,0	0,0%
jul-01	0,4	0,3%	-3,4	-1,9%	-0,8	-0,9%	0,0	0,0%
ago-01	3,1	2,6%	0,3	0,1%	-2,0	-2,2%	0,0	0,0%
sep-01	2,1	1,8%	-2,2	-1,2%	-2,7	-3,1%	0,0	0,0%
oct-01	-0,3	-0,2%			-5,4	-6,3%	0,0	0,0%
nov-01	-1,5	-1,2%			-3,1	-3,6%	0,0	0,0%
dic-01	-3,3	-2,9%					0,0	0,0%
ene-02	0,1	0,1%					-0,4	-0,2%
feb-02	1,8	2,0%					-0,6	-0,4%
mar-02	3,1	3,7%					0,1	0,1%
abr-02	-0,6	-0,6%			-1,2	-4,1%	0,0	0,0%
may-02	1,1	1,0%	-5,7	-4,1%	-0,3	-0,5%	-0,4	-0,3%
jun-02	0,1	0,1%	-4,7	-3,4%	0,5	0,7%	0,0	0,0%
jul-02	1,0	0,8%	-5,6	-3,7%	-2,9	-4,1%	0,0	0,0%
ago-02	-0,1	-0,1%	-4,9	-3,2%	-2,4	-3,0%	0,0	0,0%
sep-02	0,0	0,0%	-2,1	-1,3%	-2,1	-2,6%	0,0	0,0%
oct-02	0,0	0,0%	-0,1	0,0%	-2,8	-3,5%	0,0	0,0%
nov-02	0,5	0,4%	-2,2	-1,3%	-2,7	-3,3%	0,0	0,0%
dic-02	-0,1	-0,1%			-2,2	-2,8%	0,0	0,0%
ene-03	-0,5	-0,5%			-3,8	-4,5%	0,0	0,0%
feb-03	0,0	0,0%			-3,9	-4,5%	0,0	0,0%
mar-03	-0,3	-0,3%			-4,0	-4,5%	0,0	0,0%
abr-03	-0,5	-0,4%	-2,5	-1,5%	-2,6	-3,3%	0,0	0,0%
may-03	-0,3	-0,3%	-4,6	-2,8%	-2,5	-3,0%	0,0	0,0%
jun-03	-0,6	-0,5%	-4,4	-2,6%	-2,5	-3,1%	-0,2	-0,1%
jul-03	-0,4	-0,4%	-3,7	-2,3%	-2,8	-3,8%	0,0	0,0%
ago-03	0,0	0,0%	-2,7	-1,7%	-2,4	-3,2%	0,2	0,1%
sep-03	0,4	0,3%	-3,0	-1,7%	-1,1	-1,4%	0,0	0,0%
oct-03	0,3	0,2%	-3,8	-1,9%	-1,8	-2,3%	0,0	0,0%

FECHA	TRIGO		SOJA		MAIZ		GIRASOL	
	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS	VALORES ABSOLUTOS	VALORES RELATIVOS
nov-03	-0,8	-0,6%	-1,1	-0,5%	-3,8	-4,5%	0,0	0,0%
dic-03	-0,8	-0,6%	-3,0	-1,4%	-3,0	-3,4%	0,0	0,0%
ene-04	-2,2	-1,7%	-2,0	-0,9%	-4,8	-5,3%	0,0	0,0%
feb-04	-2,9	-2,5%					0,0	0,0%
mar-04	-2,8	-2,3%					-0,1	0,0%
abr-04	-1,3	-1,0%	-5,7	-2,4%			0,0	0,0%
may-04	-2,3	-1,8%	0,3	0,1%	-7,0	-7,6%	0,0	0,0%
jun-04	0,0	0,0%	-4,2	-2,2%	-8,2	-8,4%	-0,1	0,0%
jul-04	-0,1	-0,1%	-4,3	-2,5%	-5,5	-6,5%	0,0	0,0%
ago-04	-2,1	-2,2%	-4,4	-2,7%	-6,7	-8,4%	0,0	0,0%
sep-04	-1,7	-1,7%	-3,2	-1,9%	-4,7	-6,0%	0,0	0,0%
oct-04	-0,2	-0,2%	-3,3	-2,1%	-4,2	-5,6%	0,1	0,0%
nov-04	-1,4	-1,5%	-7,1	-4,6%	-2,1	-2,9%	0,0	0,0%
dic-04	-4,0	-4,6%	-4,7	-3,0%			0,0	0,0%
ene-05	-4,0	-4,8%					0,0	0,0%
feb-05	-0,1	-0,1%			0,9	1,3%	0,0	0,0%
mar-05	-1,0	-0,9%			-1,8	-2,6%	0,0	0,0%
abr-05	-6,3	-5,7%	-7,6	-4,5%	-4,7	-6,4%	-0,3	-0,2%
may-05	-5,5	-5,2%	-6,1	-3,6%	-4,0	-5,6%	-0,3	-0,2%
jun-05	-3,1	-2,9%	-9,1	-5,1%	-4,6	-6,3%	0,0	0,0%
jul-05	-1,6	-1,4%	-5,1	-2,7%	-4,5	-5,7%	0,0	0,0%
ago-05	0,1	0,1%	-1,8	-1,0%	-3,8	-4,6%	0,0	0,0%
sep-05	-1,0	-1,0%	-2,2	-1,3%	-4,7	-6,0%	0,0	0,0%
oct-05	-0,4	-0,4%	-2,8	-1,7%	-4,7	-6,2%	0,0	0,0%
nov-05	-1,9	-1,8%	-4,5	-2,8%	-4,8	-6,5%	0,0	0,0%
dic-05	-3,5	-3,4%	-9,6	-5,7%	-5,2	-7,1%	0,0	0,0%
ene-06	-6,0	-5,5%	-7,6	-4,3%			0,0	0,0%
feb-06	-2,3	-2,1%	-7,1	-4,2%			0,0	0,0%
mar-06	-2,0	-1,9%	-6,6	-4,1%			0,0	0,0%
abr-06	0,9	0,8%	-4,8	-2,9%	-7,5	-9,3%	0,0	0,0%
may-06	-1,6	-1,5%	-4,8	-2,8%	-3,3	-3,4%	0,0	0,0%
jun-06	-6,4	-6,0%	-8,0	-4,8%	-4,4	-4,7%	0,0	0,0%
jul-06	-5,1	-4,8%	-7,3	-4,4%	-5,5	-6,0%	0,0	0,0%
ago-06	-4,0	-3,7%	-5,6	-3,3%	-7,6	-8,5%	0,0	0,0%
sep-06	-6,6	-5,8%	-6,1	-3,6%	-8,1	-8,8%	0,0	0,0%
oct-06	-3,2	-2,8%	-5,6	-3,2%	-9,0	-9,3%	0,0	0,0%
nov-06	-3,3	-2,8%	-6,0	-3,1%			0,0	0,0%
dic-06	-4,6	-3,8%	-5,3	-2,6%			0,0	0,0%
ene-07	-1,3	-1,1%	-1,8	-1,0%			0,0	0,0%
feb-07	-6,9	-5,7%	-3,8	-2,0%			0,0	0,0%
mar-07	-6,2	-5,2%	-5,8	-3,1%			0,1	0,1%
abr-07	-1,4	-1,2%	-5,3	-2,8%			0,3	0,1%
may-07	3,1	2,5%	-4,6	-2,4%			0,0	0,0%
jun-07	2,4	1,9%	-6,9	-3,4%	-7,1	-6,1%		
jul-07	-1,5	-1,1%	-7,1	-3,5%	-6,6	-5,5%		